

# FIUME HAJÓ- ÉS ÁRÚFORGALMA

AZ 1909. ÉVBEN.

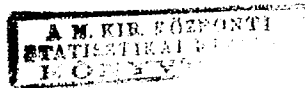


A KERESKEDELEMÜGYI MAGYAR KIR. MINISZTER RENDELETÉBŐL

SZERKESZTI ÉS KIADJA

A MAGYAR KIR. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL.

Ára 4 korona.



BUDAPEST.

PESTI KÖNYVNYOMDA-RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

1911.

T 1 C 2/34

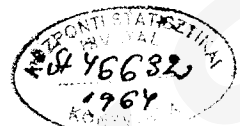
A M. KIR. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL  
KÖNYVTÁRA  
1919. évi 196. naplókiadás  
Számjegyzék: \_\_\_\_\_  
Fő- és alcsoport: \_\_\_\_\_  
Magyság: \_\_\_\_\_  
Sorszám: \_\_\_\_\_

Ajtóadó: J. Keres Vilmos ny.  
állam-tulajdonos.

## TARTALOM.

	Lap		Lap
Tájékoztató megjegyzések	5*	<b>II. Táblás kimutatások.</b>	
<b>I. Általános jelentés.</b>		1. Fiume hajóforgalma az 1909. évben országok szerint, a hajónem és a lobogók részletezésével:	
A) Fiume 1909. évi hajó- és áruforgalmának ismeretése	9*	I. Érkezés	3
Fiume 1909. évi hajóforgalma	9*	II. Indulás	5
Fiume 1909. évi tengeri áruforgalma	11*	2. Fiume hajóforgalma az 1909. évben országok szerint a hajónem és a hajózási vállalatok részletezésével:	
Fiume 1909. évi vasúti áruforgalma	24*	I. Érkezés	8
B) Összehasonlító táblázatok:		II. Indulás	10
1. A magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományának fejlődése 1867—1909-ig.	23*	3. Fiume tengeri áruforgalma az 1909. évben országok szerint, a lobogók részletezésével:	
2. A magyar tengerhajózási vállalatok hajóállományának fejlődése	27*	A) Összes forgalom	12
3. Fiume hajóforgalma 1867—1909. években	28*	B) Gőzösök forgalma	14
4. Fiume hajóforgalma lobogók szerint az 1905—1909. években	30*	C) Vitorlások forgalma	16
5. Fiume hajóforgalma országok szerint az 1905—1909. években	32*	4. Fiume tengeri áruforgalma az 1909. évben tarifasztyályok szerint, a lobogók részletezésével:	
6. Fiume hajóforgalma a fontosabb hajózási vállalatok szerint az 1905—1909. években	34*	A) Összes forgalom	18
7. Fiume tengeri áruforgalma 1867—1909. években	35*	B) Gőzösök forgalma	22
8. Fiume tengeri áruforgalma országok szerint az 1900—1909. években	36*	C) Vitorlások forgalma	26
9. A legfontosabb árúk Fiume tengeri áruforgalmában az 1900—1909. években	38*	5. Fiume tengeri áruforgalma az 1909. évben az egyes árúnemek szerint, a lobogók, a hajónem és az országok részletezésével:	
10. Fiume tengeri áruforgalma az egyes országokkal, a legfontosabb árúk szerint részletezve, az 1905—1909. években	40*	I. Gyarmatárúk (1—3. stat. számok)	30
11. Fiume tengeri áruforgalma lobogók szerint az 1900—1909. években	52*	II. Fűszerek (4. és 5. stat. számok)	31
12. Fiume tengeri áruforgalma egyes kikötők részletezésével az 1904—1909. években	53*	III. Déli gyümölcs (6—9. stat. számok)	31
13. Fiume tengeri áruforgalma vállalatok szerint az 1900—1909. években	57*	IV. Cukor (10—12. stat. számok)	33
14. A legfontosabb árúk Fiume tengeri áruforgalmában az országok részletezésével az 1905—1909. években	60*	V. Dohány (13. és 14. stat. számok)	34
15. Fiume vasúti áruforgalma az 1897—1909. években	62*	VI. Gabona; maláta; hüvelyesek; liszt és őrlémények; rizs (15—27. stat. számok)	35
16. Fiume vasúti áruforgalma országok szerint az 1900—1909. években	63*	VII. Gyümölcs, főzelék, növények és növényrészek (28—38. stat. számok)	39
17. A legfontosabb árúk Fiume vasúti áruforgalmában az 1900—1909. években	64*	VIII. Vágó- és igásállatok (39—42. stat. számok)	44
		IX. Más állatok (43. és 44. stat. számok)	45
		X. Állati termékek (45. és 46. stat. számok)	45
		XI. Zsiradékok (47—49. stat. számok)	46
		XII. Zsiros olajok (50. stat. szám)	48
		XIII. Italok (51—56. stat. számok)	49
		XIV. Eledelek (57—59. stat. számok)	52
		XV. Fa, szén és tőzeg (60—66. stat. számok)	54
		XVI. Esztergályos- és faragóanyagok (67. stat. szám)	62
		XVII. Ásványok (68—75. stat. számok)	63

T 1 C 2



1964. 1. 17.

	Lap		Lap
XVIII. Gyógyszer- és illatszeranyagok (76. stat. szám) ...	65	XL. Gépek, készülékek és ezek alkatrészei (124. stat. szám) ...	84
XIX. Festő- és cserzőanyagok (77—81. stat. számok) ...	65	XLI. Villamos gépek és készülékek; elektrotechnikai szükségleti tárgyak (125. stat. szám) ...	85
XX. Mézgak és gyanták (82—84. stat. számok) ...	66	XLII. Járművek (126. és 127. stat. számok) ...	85
XXI. Ásványolaj, továbbá barnaszén- és palakőkátrány (85—87. stat. számok) ...	68	XLIII. Nemes fémek, drága- és féldrágakövek és az ezekből készült árúk; ércpénz (128. és 129. stat. számok) ...	86
XXII. Pamut, pamutfonalak és pamutárúk, más növényi fonóanyagokkal vegyesen is, de gyapjú vagy selyem nélkül (88—90. stat. számok) ...	69	XLIV. Mű- és hangszerek; órák (130. stat. szám) ...	86
XXIII. Len, kender, juta s más k. m. n. n. növényi fonóanyagok, az ezekből készült fonalak és árúk pamut, gyapjú vagy selyem nélkül (91—93. stat. számok) ...	70	XLV. Konyhasó (131. stat. szám) ...	87
XXIV. Gyapjú, gyapjúfonalak és gyapjúárúk más fonóanyagokkal vegyesen is, azonban selyem nélkül (94. és 95. stat. számok) ...	71	XLVI. Vegyészeti segédanyagok és vegyészeti termékek (132—142. stat. számok) ...	87
XXV. Selyem és selyemárúk egyéb fonóanyagokkal vegyesen is (96. és 97. stat. számok) ...	72	XLVII. Firniszek, festő-, gyógy- és illatszerek (143. és 144. stat. számok) ...	91
XXVI. Konfekcionált árúk (98. stat. szám) ...	72	XLVIII. Gyertya, szappan és viaszárúk (145. és 146. stat. számok) ...	92
XXVII. Kefekötő- és szitakötőárúk (99. stat. szám) ...	73	XLIX. Gyujtószerkezetek (147—149. stat. számok) ...	93
XXVIII. Más osztályokban meg nem nevezett árúk szalmából, nádból, háncsból, szilánkból és é félékből (100. stat. szám) ...	73	L. Irodalmi és műtárgyak (150. és 151. stat. számok) ...	93
XXIX. Papiros és papirosárúk (101—103. stat. számok) ...	74	LI. Hulladékok (152—156. stat. számok) ...	94
XXX. Kaucsuk és guttapercha s az azokból való árúk (104. és 105. stat. számok) ...	75	Nem kereskedelmi forgalom (157—160. stat. számok) ...	95
XXXI. Viaszos vászon és az ebből való árúk (106. stat. szám) ...	76	6. Fiume tengeri árúforgalma az 1909. évben, a hajózási vállalatok szerint, a kikötők részletezésével:	
XXXII. Bőr és bőrárúk (107. és 108. stat. számok) ...	76	A) Behozatal ...	98
XXXIII. Szűcsárúk (109. stat. szám) ...	77	B) Kivitel ...	112
XXXIV. Faárúk; árúk esztergályos- és faragóanyagokból (110—112. stat. számok) ...	77	7. Fiume tengeri árúforgalma az 1909. évben egyes kikötők szerint, a fontosabb árúk és a lobogók részletezésével ...	128
XXXV. Üveg és üvegárúk (113. stat. szám) ...	79	8. Fiume tengeri árúforgalma az 1909. évben árúnemek szerint, a hajózási vállalatok részletezésével:	
XXXVI. Kőárúk, azaz árúk kövekből, nem égetett földből, cementből és kőgyuradékból (114. és 115. stat. számok) ...	80	A) Behozatal ...	166
XXXVII. Agyagárúk (116. és 117. stat. számok) ...	81	B) Kivitel ...	170
XXXVIII. Vas és vasárúk (118—120. stat. számok) ...	82	9. Fiume tengeri árúforgalma az 1909. évben a fontosabb árúk szerint, egyes kikötők részletezésével:	
XXXIX. Nem nemes fémek és ezekből való árúk (121—123. stat. számok) ...	83	A) Behozatal ...	178
		B) Kivitel ...	184
		10. Fiume vasúti árúforgalma az 1909. évben tarifosztályok szerint, az országok részletezésével ...	198
		11. Fiume vasúti árúforgalma az 1909. évben árúnemek szerint, az országok részletezésével ...	202

## Tájékoztató megjegyzések.

1. A Fiume hajóforgalmára vonatkozó adatgyűjtés a fiumei m. kir. rév hivatal által vezetett hajónaplók alapján történik. Az adatgyűjtés kiterjed a rakományról vagy rakomány nélkül érkezett, illetőleg elindult valamennyi hajóra, melyeknek tiszta tonnatartalma a 10 tonnát meghaladja. Azokat a hajókat, melyeknek tiszta tonnatartalma beárólag 10 tonnát terjed, a hajónaplókba nem veszik fel s így számba nem vehetők. A Fiume—Abbazia, Fiume—Novi, Fiume—Cirkvenica és Fiume—Lovrana közt közlekedő, tisztán személyszállító hajók a kimutatásokban nem szerepelnek, hanem a teljesített járatok száma és a hajók tonnatartalma csak jegyzet alakjában közöltetik.

Fiumének a többi magyar kikötővel, továbbá Veglia, Cherso, Lussin, Arbe és Pagó szigetekkel, végül az isztriai part mentén — Poláig beárólag — fekvő kikötőkkel kifejlődő hajóforgalma szomszédos, a megjelölt határokon túl fekvő kikötőkkel való forgalom pedig távolági forgalomnak tekintetik.

Rakományról érkezett vagy elindult hajók alatt azokat a hajókat értjük, a melyek a kikötőben kereskedelmi műveletet végeznek, vagyis Fiuméba szülő rendeltetéssel árút hoznak, illetőleg a fiumei kikötőben árút vesznek fel elszállításra. Rakomány nélkül (üresen) érkezett vagy elindult hajóknak nemcsak a teljesen üresek tekintetnek, hanem azok is, a melyek a kikötőben kereskedelmi műveletet nem végeznek, vagyis nem a fiumei kikötőbe rendelt árúkkal érkeztek, illetőleg nem a fiumei kikötőben felvett árúkkal indultak el.

A hajóforgalom ezenkívül a hajónem (gőzös és vitorlás), a kereskedelmi lobogók és hajózási vállalatok, továbbá országok szerint is részletezve van.

A Magyarországnak és Ausztriának közös kereskedelmi tengerészeti lobogója alatt közlekedő hajók a szerint, a mint Fiumében, illetve valamelyik más magyar kikötőben vagy valamelyik osztrák kikötőben vannak lajstromozva, magyar, illetőleg osztrák lobogó alatt szerepelnek. A magyar és osztrák gőzösknél ezenkívül az Adria, Magyar-horvát, Atlantica és a Lloyd tengerhajózási r. t. hajóinak forgalma a vállalatok szerinti részletezéseknél külön szerepel; 1906 óta az adatoknál azonfelül jegyzet alakjában fel van tüntetve a »Cunard-Line« angol hajózási társaságnak az észak-amerikai kivándorlást közvetítő hajóinak száma és azok tonnatartalma. Az »Adria«, az »Atlantica« és a »Lloyd« hajózási vállalat

által bérelt külföldi hajók nem a magyar, illetve osztrák

lobogó, hanem honosságuknak megfelelő saját lobogójuk alatt közlekedvén, ezek forgalma a kimutatásokban a megfelelő külföldi lobogó alatt vétetik számba.

Az érkezésnél felsorolt országok alatt a meghatározott menetrend szerint közlekedő hajóknál azt az országot értjük, a melynek területén a menetrendben feltüntetett eredeti kiindulási kikötő fekszik. A szabadhajózásban pedig azt az országot, a honnét a hajó Fiuméba árúk lerakása vagy felvétele végett eredetileg kiindult. Az indulásnál felsorolt országok alatt a meghatározott menetrend szerint közlekedő hajóknál azt az országot értjük, a melynek területén a menetrend szerinti legvégső kikötő fekszik, a szabadhajózási forgalomban pedig azt az országot, melynek területén azon legvégső kikötő fekszik, a hová a hajó Fiuméből rakományt szállít, vagy pedig a hová üresen (fiumei rakomány nélkül) kereskedelmi művelet céljából elindult.

2. Fiume tengeri árúforgalmának számbavétele a hajózási vállalatok, ügynökségek, hajóvezetők stb. által a rév hivatalnak beszolgáltatott hajóraklevelek (manifesztumok) alapján történik; csak a manifesztumok beszolgáltatására nem kötelezett s 10 tonnát terjedő tonnatartalmú vitorlások által lebonyolított árúforgalom vétetik a vámhivatalnál gyűjtött adatok alapján számba. Az adatgyűjtés kiterjed mindazokra az árúkra, melyek Fiuméba szülő szállítási okmányokkal érkeznek vagy fiumei feladás alapján kiállított szállítási okmányokkal vitetnek el. Nem vétetnek fel azonban sem a behozatalnál, sem a kivitelnél az u. n. trasbordo árúk, vagyis azok a küldemények, a melyeknél a szállítási okmányok szerint nem Fiume a rendeltetési kikötő és a melyek csak oly célból érkeztek Fiuméba, hogy egy másik hajóra átrakva a tulajdonképeni rendeltetési kikötőbe továbbítottassanak.

Az árúforgalom hajónem (gőzös és vitorlás), a kereskedelmi lobogók és hajózási vállalatok, továbbá országok és kikötők szerint van részletezve. A lobogókra és vállalatokra nézve az 1. pontban mondottak itt is mérvadók.

Az országok szerinti csoportosítás a hajóraklevelen (manifesztumon) feltüntetett azon kikötő alapján történik, a hol az a hajó vagy vállalat, mely az árút Fiuméba hozza, az árút felvette, illetőleg a hova az a hajó vagy vállalat, mely az árút Fiumében felveszi, az árút elszállítja.

Oly esetekben, a midőn a hajóraklevélből kitünik, hogy a hajó vagy a vállalat az árút nem az eredeti feladási

kikötőből hozza, illetőleg nem a végleges rendeltetési kikötőbe szállítja, a 3. és 5. számú táblázatnál jegyzet alakjában közöltetik az az ország is, a melynek területén a szállítási okmányon megjelölt eredeti feladási, illetőleg végleges rendeltetési kikötő fekszik.

3. *Fiume vasúti áruforgalma* a rovatlapok alapján vétetik számba. Az adatgyűjtés kiterjed a *kikötőben* vasúton leadott vagy a kikötőben vasúton feladott összes küldeményekre. *Származási és rendeltetési* országnak az az ország tekintetik, a melynek területén a fuvarlevelen megnevezett feladási, illetőleg leadási állomás fekszik.

4. A *Fiume tengeri és vasúti áruforgalmában* szereplő árúk teljes egyöntetűséggel a vámtarifa 51 tarifaosztályának megfelelőleg vannak csoportosítva, az egyes tarifaosztályokon belül csak a legfontosabb árúk vannak külön kiemelve.

Egy külön csoportban a nem kereskedelmi árúk (visszatérő vagy megtöltés végett küldött üres hordók, zsákok és ládák, továbbá podgyász stb.) forgalma is ki van mutatva.

Az árúk *menyisége* az összes táblázatokban bruttó súlyban (tehát a göngyölet hozzászámításával) van ki-

mutatva, csupán a 39—42. és 126. stat. számok forgalma mutatatik ki *darabokban*. Tankhajókban vagy vasúti tartánykocsikban szállított árúknak csak nettomennyisége van számbavéve.

A darab szerint kimutatott árúk mennyisége a táblázatokban dűlt számjegyekkel szerepel.

Az *értékek* a Fiumében szervezett helyi érték-megállapító bizottság által évenként megállapított kereskedelmi egységértékek alapján számítottak ki. A nem kereskedelmi forgalom csoportjába tartozó árúk nem értékeltetnek.

5. A közleményben használt rövidítések magyarázata a következő:

gőzös . . . . .	= g.
vitorlás . . . . .	= v.
együtt . . . . .	= e.
rakomány nélkül . . . . .	= r. n.
rakománynyal . . . . .	= r.
részvénytársaság . . . . .	= r. t.
hajózási vállalat . . . . .	= h. v.
métermázsa . . . . .	= q.
darab . . . . .	= drb.

I.

ÁLTALÁNOS JELENTÉS.

## A) Fiume 1909. évi hajó- és áruforgalmának ismertetése.

A magyar kereskedelmi tengerészet szempontjából az 1909. évnél nem volt semmi különösebb fontosságú eseménye. A politikai helyzet útját állta annak, hogy a kormány céltudatos, széleskörű állami akcióval a magyar kereskedelmi tengerészet ügyét előbbre vigye és vállalatok továbbfejlődését — legalább is megközelítően — oly támogatással biztosítsa, mint a milyenek az osztrák és az olasz kereskedelmi tengerészet örvend.

A magyar kereskedelmi tengerészet szempontjából kedvezőtlennek kell mondanunk azt az esztendőket, a melyben hajóállományunk egyetlen hajóval és egyetlen regisztertonnával sem gyarapodott, míg ugyanabban az évben az osztrák kereskedelmi flotta 33 hajóval és közel ötezer tonnával gyarapodott és különösen az osztrák gőzhajók száma 293-ról 322-re, tonnatartalmuk pedig 335 ezer tonnáról 343 ezer tonnára emelkedett. Az évvégi állapotot tekintve, hajóink számában tulajdonképp csökkenés állott be. A »Photogen« szállítási r. t. ugyanis »Etelka« nevű tankhajóját eladta a cs. és kir. haditengerészetnek, mely azt naftaszállításra használja; eladásra került továbbá az 1874. évből származó egyetlen — 801 tonnatartalmú, »Poschich« nevű — hosszújratú vitorlás-hajónk is. Ezzel szemben hajóállományunk mindössze egy 62 tonnatartalmú nagy parthajózási vitorlással gyarapodott és pedig az 1893-ban épült »Buon Padre«-vel.

Minthogy egyébként a fiumei kikötővel összefüggő általános kérdések tekintetében, melyekkel a Fiume 1908. évi hajó- és áruforgalmáról szóló közlemény bevezetésében behatóbban foglalkoztunk, a viszonyok teljesen változatlanok, ezen általános kérdések tekintetében az említett közleményre utalunk és a következőkben csakis az 1909. év jelenségeivel fogunk foglalkozni.

**Fiume 1909. évi hajóforgalma.** A fiumei kikötő hajóforgalma az 1909. évben élénkebb volt, mint bármely korábbi esztendőben. Gyarapodás az 1908. évhez képest csak a gőzösök számánál volt; vitorlás kevesebb fordult meg a kikötőben, mint az előző évben. A rakományval érkezett, illetve a rakományval

elindult hajók forgalma az utolsó két évben a következő volt:

	Gőzhajók		Vitorlások	
	száma	tonna-tartalma	száma	tonna-tartalma
<b>Érkezés:</b>				
1908.....	6.286	1.777.676	1.602	64.588
1909.....	7.177	2.071.982	1.493	57.229
<b>Indulás:</b>				
1908.....	6.343	1.785.120	1.606	61.184
1909.....	7.048	1.927.409	1.545	64.153

Rakomány nélkül vagy legalább is kereskedelmi művelet végzése nélkül érkezett azonfelül a kikötőbe 1909-ben 209 gőzös és 417 vitorlás, elindult pedig 335 gőzös és 364 vitorlás. A hajóforgalomról közölt ezen adatokban ezuttal sem foglaltatnak benne a magyar-horvát tengerhajózási r. t.-nak, valamint a horvát tengerhajózási r. t.-nak sűrűn közlekedő tisztán személyszállító hajói; ezek száma és tonnatartalma 1909-ben az érkezésnél a következő volt:

	szám	tonnatartalom
Magyar-horvát tengerhajózási r. t.:		
Fiume—abbaziai járat.....	6.049	474.374
Fiume—abbazia—lovranei járat.....	157	8.788
Fiume—cirkenicai járat.....	252	17.496
Fiume—novii járat.....	303	20.558
Horvát tengerhajózási r. t.:		
Fiume—abbaziai járat.....	2.227	115.666

Az előző évhez képest a magyar-horvát tengerhajózási r. t. abbaziai járatainál nagy emelkedés, abbazia-lovranei járatainál pedig nagy csökkenés mutatkozik. Ez azzal függ össze, hogy 1908-ban a Fiuméből Abbaziába induló hajók jó része próbaképpen Lovranát is érintette; az 1909. évben azonban a társaság ezeket a hajókat is csak Abbaziáig járatta, a lovranei forgalom ellátására pedig Volosca és Lovrana között — Abbazia és Ika érintésével — a nyári hónapokban külön hajókat járatott.

Annak megállapítása végett, hogy a fiumei gőz-hajóforgalomnak a fentiekben mutatkozott nagy emelkedése mily körülményekre vezetendő vissza, a gőzösöket vállalatok szerint fogjuk részletezni, külön fel-tüntetésével a szomszédos és távolsági forgalomnak.

Ezt a részletezést csak az érkezést illetőleg mutatjuk be, mert az indulás adatai nagyban és egészben hasonló képet adnak. A két év részletes adatai a következők: érkezett Fiuméba gőzhajó a

	szomszédos forgalomban		távolsági forgalomban	
	1908	1909	1908	1909
Magyar-horvát tengerhajózási r. t.	3.904	4.056	1.329	1.477
„Adria” tengerhajózási r. t.....	—	—	315	315
Egyéb magyar gőzhaj. vállalatok..	379	345	38	46
Az „Osztrák Lloyd” társaság.....	1	1	139	181
Egyéb osztrák gőzhaj. vállalatok...	196	581	118	198
Egyéb idegen vállalatok.....	1	1	186	185
Összesen:	4.481	4.984	2.125	2.402

Az adatok szerint tehát Fiume hajóforgalmának nagy emelkedése az 1909. évben legelső sorban a szomszédos forgalomban mutatkozik. Az adatok közelebbi vizsgálatánál azt látjuk, hogy az emelkedés nagy része arra a versenyre vezethető vissza, melyet egy kisebb osztrák hajózási vállalat, a Ponte-ban székelő osztrák-horvát gőzhajózási társaság támasztott a magyar-horvát tengerhajózási r. t.-nak. Ennek a vállalatnak két hajója, a 46 tonnás »Frankopán« és a 47 tonnás »Kvarner« összesen 463-szor érkezett Fiuméba és pedig egyszer rakottan magyar kikötőből, kétszer rakomány nélkül osztrák kikötőből és 460-szor rakományval osztrák kikötőből, még pedig legtöbbször Bescanuova (235) és Ponte (94) vegliai, valamint Neresine (87) lussini és Arbe kikötőből. Az egyéb osztrák gőzhajózási vállalatok alatt a szomszédos forgalomban 114 érkezéssel szerepel a buccarii cementgyárnak »Gladiator« nevű, osztrák lobogó alatt járó 27 tonnás hajója, mely 104-szer — cementből álló — rakományval, 10-szer pedig rakomány nélkül érkezett Buccariból Fiuméba. Érkezett azonfelül négy más osztrák gőzhajó rakomány nélkül szomszédos magyar és osztrák kikötőkből.

Gyarapodás mutatkozik a magyar-horvát tengerhajózási r.-t. szomszédos forgalmában is és pedig különösen az osztrák kikötőkből érkezett hajók számánál; a növekedés talán leginkább az 1909. évben ujonnan rendszeresített rabazi járatokkal függ össze. Az egyéb magyar hajózási vállalatok alatt a szomszédos forgalomban szinte kizárólag a Zengben székelő horvát tengerhajózási társaság értendő, mely leginkább Zengg és Fiume közt teljesít járatokat. Végül a Lloyd egy hajója rakományval és egy olasz gőzhajó rakomány nélkül érkezett szomszédos kikötőből Fiuméba.

A magyar-horvát tengerhajózási r.-t.-nak a távolsági forgalomban érkezett hajói közül 1.066 indult isztriai és dalmát kikötőkből, 389 olasz kikötőkből, 20 Obottiból és egy-egy Dulcignoból és Antivariból. Az előző évhez képest csak az osztrák kikötőkből érkezett gőzhajók száma nagyobbodott; különösen hozzájárulhatott ehhez a rovignoi járatok rendszeresítése. Az »Adria«

hajóforgalma — miként azt az érkezett járatok számának változatlansága is mutatja — az 1909. évben is teljesen azt a szerződészerű állapotot tükrözteti vissza, melyet az 1908. évi közlemény bevezető részében részletesen ismertettünk. Mindössze csak az indulási kikötőknek országok szerinti megoszlásában mutatkoznak — a szállítási üzlet változó esélyeinek megfelelően — az 1908. évhez képest némi eltolódások. Mint elűtő jelenség csak annyi említendő, hogy az »Adria« egy hajója is résztvett az 1909. évben az orosz búza importjában. Az »Adria« hajóforgalmában szereplő 315 gőzös közül egyébként csak 217 volt a társulat saját hajója; a többi tulajdonkép angol (67) és német (31) tulajdonban levő hajó, melyek mint az »Adria« szerződéses gőzösei érkeztek egyrészt Liverpoolból és Hullból, másrészt pedig Hamburgból. Az egyéb magyar vállalatok hajói közül az »Atlantica« tengerhajózási r.-t.-nak hat saját hajója 17 útban és tíz bérelt (kilencz angol és egy görög) hajója 10 útban érkezett Angliából és pedig túlnyomóan Hullból és Newportból. Angliából — túlnyomóan Burntislandból — érkezett azonfelül a magyar-horvát szabadhajózási r.-t.-nak két hajója három útban, a Copaitich-vállalatnak egy hajója két útban és a magyar-keleti tengerhajózási r.-t.-nak két hajója egy-egy útban. Brit-Indiából érkezett az »Orient« magyar tengerhajózási r.-t.-nak és a magyar-horvát szabadhajózási r.-t.-nak három-három hajója összesen 6 útban, Oroszországból az »Orient« két hajója búzával és — utolsó ízben — a »Photogen« r.-t. »Etelka« tankhajója félig finomított petrolummal, végül egy-egy magyar hajó érkezett még Francia-Indokinából, Olaszországból (üresen) és Ausztriából.

Nagy emelkedést látunk az »Osztrák Lloyd« gőzöseinek számánál is; ez legelső sorban bizonyára azzal a fellendüléssel függ össze, mely a Lloyd levantei forgalmában a török bojkott megszüntével körülbelül 1909. tavaszától kezdve mutatkozott, de része van ezen növekedésben annak is, hogy az 1909. év második felében az orosz és aldunai kikötőkből megindult nagy búzaszállítmányok sok fuvarát biztosítottak a Lloyd-nak Fiume számára. A Lloydnak 26 gőzöse érkezett Ausztriából (Triesztből) és pedig 14 rakományval, 12 rakomány nélkül, 48 gőzöse Európai Törökországból (Konstantinápolyból) és pedig 37 rakományval, 11 rakomány nélkül, 28 gőzös Ázsiai Törökországból (Mersinából) és pedig 24 rakományval, 4 rakomány nélkül, 25 gőzöse Brit-Indiából (Calcuttából és Bombayból), közöttük egy rakomány nélkül, 18 gőzöse Romániából (Brailából), közöttük egy rakomány nélkül, 12 gőzöse Japánból (Kobeből) rakományval, 11 gőzöse Braziliából (Santosból), egynek kivételével rakományval, 9 gőzöse Oroszországból (Batumból) rakományval, végül 4 gőzöse Egyiptomból (Alexandriából) és pedig kettő rakományval, kettő rakomány nélkül.

A Lloyd gőzöseinek ezen megoszlása származási országok szerint a korábbi években kimutatott adatoktól lényegesen eltér. A Lloyd levantei és kelet-ázsiai járataiban érkezett azon hajóknak származási országa ugyanis, melyek Fiume előtt Triesztet érintik, korábban nem a menetrend szerinti eredeti kiindulási kikötő alapján határozott meg, hanem azok tévesen Ausztria alatt mutattak ki.

Az egyéb osztrák gőzhajózási vállalatok hajóinál gyarapodás tulajdonkép csak az Ausztriából való érkezésnél mutatkozik; osztrák kikötőkből 154 ily gőzhajó érkezett, ezek közül 19 rakomány nélkül. A rakományval érkezett gőzösök közül 76 érkezéssel szerepel a »Hrvačka Plovidba« nevű spalatói társaság két hajója, melyek Metković és Fiume közt teljesítenek járatokat, 27 érkezéssel az »Austro-Americana«, melynek hajói Triesztből érkeznek árúk leadása és felvétele végett. Osztrák lobogó alatt érkezett továbbá — rakományval — az Egyesült-Államokból 15 hajó (New-Yorkból, Tampából, Savannahból, New-Orleansből, Galvestonból), Angliából 11 hajó (New-Castleból, Methilből, Hullból és Cardiffból), Argentínából (Buenos-Ayresből) 3 hajó, Algirből (Bôneból) 5 hajó, Görögországból (Stratosból) egy hajó és végre Olaszországból (leginkább Cataniából és Porto Nogaroból) 9 hajó, közöttük három rakomány nélkül. Az Amerikából érkezett gőzösök kivétel nélkül a »Austro-Americana« hajói voltak.

Egyéb idegen hajók közül legnagyobb számmal — az 1909. évben 104 — olasz gőzhajók érkeznek Fiuméba; 51 ily gőzhajó érkezett olasz kikötőkből (leginkább Bariból, Siracusából, Cataniából stb.) és pedig 15 rakomány nélkül, 30 gőzhajó Ausztriából (legtöbb rakomány nélkül Triesztből árúfelvétel végett), 11 gőzhajó Brit-Indiából (Calcuttából), 5 gőzhajó Tuniszból (leginkább Sfaxból), 2 hajó Algirből (Bôneból), kettő Spanyolországból (Huelvából), végül egy-egy Oroszországból (Berdjanskából), Törökországból (Kavallából) és Franciaországból (Marseilleből). A Fiuméba érkezett angol gőzhajók száma (a szerződéses és bérelt hajókon kívül) 51 volt; ebből azonban 25 volt a Cunard Line-nek az északamerikai kivándorlási járatokat teljesítő hajója. Más angol gőzhajó 9 jött angol kikötőkből, 12 Brit-Indiából, 3 az Egyesült-Államokból, egy-egy Chileből (Iquiqueből) és a Filippini szigetektől (Manillából). Érkezett továbbá a szerződéses és bérelt hajókon kívül 11 német gőzös (és pedig 6 Hamburgból, 3 Antwerpenből és egy-egy Amsterdamból és Buenos-Ayresből), 5 görög gőzös (kettő Feodosiából, egy Skiendykából, egy Rosarioból és egy — rakomány nélkül — Triesztből), 4 norvég gőzös (kettő Brit-Indiából, egy Shanghai-ból és egy — rakomány nélkül — Velenczéből), 3 dán gőzös (kettő rakomány nélkül olasz kikötőkből és egy rakományval Angliából), 2 spanyol gőzös (Gravosából és Velenczéből rakomány nélkül), 2 török gőzös (rako-

mány nélkül Triesztből), végül egy-egy orosz (Taganrogból), svéd (Zwijndrechtből) és belga gőzös (rakomány nélkül Ravennából). Megjegyzendő, hogy a német hajók egy része a hamburgi Horn-vállalat tulajdonában van, mely vállalat 1909. június havában rendes járatokat létesített Hamburgból Antwerpen, Oran, Algir, Bari, Ancona, Velence és Trieszt érintésével Fiuméba.

A vitorlások forgalmából az 1909. évben is az osztrák és olasz vitorlásokra esik a legnagyobb rész. Érkezett ugyanis Fiuméba a

	szomszédos forgalomban	távolsági forgalomban
osztrák vitorlás.....	381	545
olasz ».....	111	757
magyar ».....	33	42
egyéb ».....	2	39

Az osztrák vitorlások közül 894 dalmát és isztriai kikötőkből, a többi olasz és magyar kikötőkből érkezett; egy nagyobb osztrák vitorlás azonfelül Franciaországból, Les Salins d'Hyèresből fát hozott. Az olasz vitorlások közül 690 érkezett olasz kikötőkből, 133 osztrák kikötőkből és 37 magyar kikötőkből; egy olasz vitorlás Marseilleből, kettő Bôneból érkezett, végül egy olasz vitorlás Ázsiai Törökországból valloneát, kettő Trinidadból aszfaltot, egy-egy olasz vitorlás pedig Argentínából quebrachofát és Chileből salétromot hozott. A magyar vitorlások kizárólag osztrák és magyar kikötőkből érkeztek. Jönnek még Fiuméba görög és török vitorlások, még pedig leginkább olasz, osztrák, görög és török kikötőkből.

Fiume 1909. évi hajóforgalmát teljesen behatóan egyébként a részletes kimutatások 1. és 2. táblázata mutatja be; fel van tüntetve a rakományval és a rakomány nélkül érkezett gőzösök és vitorlások száma és tonnatartalma, országok, vállalatok és lobogók szerint. A lobogók szerinti részletezéshez ezúttal is azt a megjegyzést kell fűznünk, hogy annak adatai általában megegyeznek a különböző nemzetbeli vállalatok szerinti részletezés adataival; eltérés csak annyiban van, hogy az »Adria«-társaság szerződéses angol és német hajói, az »Atlantica«-társaság bérelt angol és görög hajói, végül az indulásnál az osztrák »Lloyd« szerződéses olasz gőzösei — melyek saját nemzetbeli lobogójuk alatt közlekednek — az angol, német, görög, illetve olasz hajók alatt vannak számba véve.

Ebben a közleményben is a 28\*—34\* oldalakon levő összehasonlító táblázatok több évre visszamenő adatokat tartalmaznak Fiume hajóforgalmáról.

**Fiume 1909. évi tengeri árúforgalma.** Fiume tengeri árúforgalma az 1909. évben a behozatalnál emelkedést, a kivitelnél pedig csökkenést mutat az előző évhez képest. A behozatal emelkedése több okra vezethető vissza. A legfontosabb ezek közt a szerződéses vámterületnek 1909. évi rendkívüli import-

szüksége búzából, melynek következtében Fiuméba is annyi idegen búzát hoztak, mint talán eddig egy esztendőben sem. Tetemesen hozzájárult a behozatal emeléséhez a tengerentúli olajos magvaknak a hazai növényolajgyártás fejlődésével gyorsan növekvő importja, az egyiptomi és indiai pamut fokozódott behozatala, a hazai műtrágyagyártásnak emelkedő nyers foszfát-szüksége és az angol kőszén-importnak újbóli nagyobbodása. A kivitel csökkenésének két fontos oka van: az egyik az indiai cukorüzlet kedvezőtlen alakulása, a másik az osztrák tengerpartra irányuló gabonaexportnak erős hanyatlása.

A forgalom főeredményeit a következő számok mutatják:

		Mennyiség		Érték koronákban
		méter- mázsákban	darabokban	
Behozatal	1908.....	6,593.771	7.889	131,880.749
	1909.....	8,423,279	5.256	145,552,501
Kivitel	1908.....	8,253.074	3.672	179,878.465
	1909.....	7,713.712	5.026	168,660.772

Fiume tengeri áruforgalmának *származási és rendeltetési* országok szerinti megoszlása is az 1908. évhez képest több érdekes eltolódást mutat. Az adatoknak ismertetése előtt ezúttal is ki kell emelnünk, hogy a forgalomnak származási és rendeltetési országok szerinti csoportosításánál nem az eredeti feladás avagy a végleges leadás helye irányadó, hanem az, hogy az árut a vállalat mely kikötőből hozta Fiuméba, illetve mely kikötőbe szállította Fiuméből.

A fiumei tengeri áruforgalom értékösszege az utolsó két évben a következőképp oszlott meg országok szerint:

	Behozatal		Kivitel	
	értéke ezer koronákban			
	1908	1909	1908	1909
Magyarország.....	3.588	3.048	10.866	11.449
Ausztria.....	23.381	21.207	38.562	38.451
Németország.....	2.132	4.291	592	805
Olaszország.....	9.600	10.240	20.803	23.448
Franciaország.....	3.704	3.047	10.873	8.301
Spanyolország.....	999	1.320	2.321	2.775
Portugália.....	16	139	4.531	4.320
Hollandia.....	16	946	4.667	3.837
Nagy-Britannia.....	12.224	10.835	26.663	21.998
Oroszország.....	747	4.776	793	118
Európai Törökország.	3.946	3.394	3.112	4.105
Ázsiai Törökország...	2.234	2.051	3.400	5.567
Brit-India.....	29.750	31.644	25.272	13.640
Egyiptom.....	1.881	3.626	2.110	3.970
Ész.-Am. Egyesült- allamok.....	23.876	25.711	12.991	14.662
Argentina.....	3.225	4.234	262	468
Egyéb országok.....	10.362	14.994	12.060	10.687

A többi magyar kikötőből származó behozatalnak csökkenése azzal függ össze, hogy 1909-ben ennek a forgalomnak legfontosabb árujából, a zenggi m. kir. dohánygyárban készülő dohánygyártmányokból körülbelül fél millió K-val kisebb értékű szállítmányok érkeztek

Fiuméba. Erős növekedést látunk viszont a Buccariból jövő cementszállítmányoknál, mert az 1909. esztendő volt a buccari-cementgyárnak első teljes üzemi éve. A kiviteli forgalom, mely Zengg, Karlopágo és Cirkvenica felé a legélénkebb, ezuttal is a tömegfogyasztás tárgyait képező iparcikkek kivételével leginkább lisztből és kukoricából állott.

Az osztrák kikötőkkel való forgalomnak ismertetésénél ezuttal lemondunk annak újabb megvilágításáról, hogy a fiumei kikötőnek mekkora szerepe van az osztrák tengerpart, különösen pedig Dalmácia áruforgalmában; ezen kérdés tekintetében az előző évi közlemény bevezető szövegében mondottakra utalunk. Ez évben is közöljük azonban a fiumei forgalom megoszlását az isztriai és a dalmát partvidék közt. A darab szerint kimutatott árúk lényegtelen forgalmát mellőzve volt a

		behozatal		kivitel	
		méter- máza	%	méter- máza	%
isztriai kikötők ....	1908.....	512.063	43.1	509.648	30.0
	1909.....	465.932	38.6	464.833	32.6
dalmát kikötők ....	1908.....	677.241	56.9	1,191.739	70.0
	1909.....	740.817	61.4	963.066	67.4

Az isztriai partvidékről származó behozatalnak csökkenése azzal függ össze, hogy 1909-ben a valpicchio barnaszénből kisebb mennyiséget hoztak Fiuméba; a kivitelnek kisebbedése pedig leginkább arra vezethető vissza, hogy 1909-ben jóval kevesebb búzát és kukoricát szállítottak Rovignoba, és kevesebb kénkovandot transitáltak Triesztbe, mint az előző évben. Egyébként az isztriai kikötőkkel való forgalom változatlan képet mutat. A behozatalban kiemelkednek a Triesztből érkező árúk (kávé, olajok, stb.) a parenzoi bor, a rovinói pálinka és a piranoi főttó, a kivitelben lisztszállítmányok Polába, Lovranaba, Lussinpiccoloba, vaspléh-szállítmányok Polába, kukoriczaszállítmányok Parenzoba, Rabazba stb.

A dalmát behozatalnak emelkedése a bor- és a cementszállítmányok némi növekedésével függ össze. A kivitelnek nagy visszaesése legelső sorban a búzában és a kukoricában mutatkozik; erre jellemző az az adat, hogy míg például 1908-ban Metkovicba — főleg hercegovinai rendeltetéssel — 104.204 q kukoricát szállítottak, addig 1909-ben ezek a szállítmányok csak 36.495 q-t tettek. A dalmát kikötők közül 1909-ben is Sebenico (barnaszénnel és kalciumkarbiddal), Spalato (cementtel és borral), Vallegrande, Fort'Opus, Gelsa, Cittavecchia (mind borral) szolgáltatták a legtöbb árut Fiume számára, míg a kivitelben Metkovic, Spalato, Sebenico, Zara, Macarsca, Cattaro, Ragusa és Obbrovazzo számára volt a legtöbb szállítmány.

A német behozatalnak számottevő emelkedése két körülménnyel függ össze: az egyik az, hogy 1909-ben Hamburgból kivételesen sok vöröszet és nyers ónt

hoztak Fiuméba, a másik pedig az, hogy ugyancsak Hamburgból körülbelül 50 ezer q német búzát importáltak.

Az olasz behozatalnak főcikkei 1909-ben is a szicíliai kikötőkből (Catania, Messina, Siracusa, Porto Empedocle, Palermo, Licata) jövő narancs, citrom, kén és aszfalt, a Velencéből jövő kender, korpa, hántolt rizs, a Genuából hozott gesztenyefakivonat. Mennyiség szerint nagyon latba esik az a nagy behozatal téglákból, cserépszindelyekből, homokból és e félekből is, melyeket — jórészt vitorlások — a közeli Ravenna, Ancona, Cesenatico, Senigallia, Chioggia, Rimini, Pesaro kikötőkből hoznak. Kivételesen nagy volt 1909-ben a Porto Nogaroból hozott szuperfoszfát mennyisége. A kivitel nagyobbodása leginkább a fánál, paraffinnál és malátánál mutatkozik. Nagy piacjai a fának Catania, Messina, Nápoly, Palermo, Ancona, Ravenna, Reggio di Calabria és Velence; ezek mellett azonban még igen sok kisebb kikötőbe is van állandóan tekintélyes forgalom, különösen fűrészelt bükkfából és fenyőfából. Anconába ezenkívül még sok babot, faszenet, malátát és cellulóset, Bariba, Nápolyba, Palermoba és Cataniába babot, Genuába, valamint Nápolyba is, paraffint és keserűvizet, Ravennába malátát és faszenet, végül Velenczébe malátát, cukrot, babot, paraffint, ásványvizet és cellulóset szállítanak.

A francia behozatal, mely a Bordeauxból származó gyantán kívül majdnem egészen Marseilleből érkezik, 1909-ben is leginkább pálma- és kókuszdióolajból, raffiaháncsból, ferromangánból stb. állott. A kivitel erős visszaesése első sorban a faexportnak újabb nagy hanyatlásával függ össze; de erősen csökkent a liszt kivitel is, úgy hogy az 1909-ben nem volt sokkal több mint egy hatoda a négy év előtt francia kikötőkbe szállított lisztmennyiségnek. Lendületet vett ismét 1909-ben a babkivitel; kivételes export volt azonfelül magyar kendermagvakból. Megemlítendő az is, hogy 1909-ben nem Marseillebe, hanem Rouenba volt legtöbb kiviteli szállítmány.

Spanyolországból sokkal több paprika érkezett Valenciából, mint az 1908. évben és erősen megnövekedett a Barcelonából és Malagából hozott szárított cukorrépaszeletek mennyisége is. Huelvai kénkovandó és valenciai nyers rizst ellenben jóval kevesebbet importáltak, mint az előző évben. A kivitel emelkedésében egyforma része van a megmunkált fának és a dohánynak. Különösen Santander és Valencia kikötők számára volt jóval több szállítmány, mint az előző évben.

A portugál rendeltetésű kivitelnek főcikke ezuttal is a homok- és kristálycukor volt; ezenkívül még Liszabonba babot, Oportoba hántolt rizst és Leixoesba dongát szállítanak.

A holland behozatalt nagy szuperfoszfát-szállítmányok szöktették fel, melyek Amsterdamból és Zwijndrechtből érkeztek. A kivitel csökkenése első sorban az

árpánál és lisztnél mutatkozik; mindegyik áruból körülbelül 800 ezer koronával kevesebbet exportáltak holland kikötőkbe, mint 1908-ban. Nagy lendületet vett viszont a babkivitel Hollandia felé. A tárgyalt esztendőben is a legnagyobb kiviteli szállítmányok Rotterdam számára voltak.

Nagy-Britanniából sokkal kevesebb rézgálicz és nyersfém, viszont jóval több kőszén érkezett, mint 1908-ban. A kőszén legfontosabb származási kikötői Hull, Methil, Newport, Burntisland, New-Castle on Tyne, Grimsby és Cardiff; az egyéb fontosabb importcikkek közül a rézgálicz leginkább Liverpoolból, gépek és cserzőanyagkivonatok leginkább Glasgowból, nyersvas Middlebroughból és vaspléhek Swanseából érkeznek. A nyerscukor, bab és keményítő kivételével majdnem valamennyi fontosabb kiviteli áruból kevesebbet szállítottak angol kikötőkbe, mint az előző évben; különösen nagy a csökkenés lisztnél, paraffinnál, árpánál stb. Jellemző adatok ebből a körből a következők: Glasgowba 1908-ban 41.823 q lisztet vittek, 1909-ben csak 11.932 q-t, Londonba 1908-ban szállítottak 57.133 q lisztet, 1909-ben csak 31.255 q-t.

Az orosz kikötőkből származó behozatalnak kivételes magassága a búzaimporttal függ össze. A kivitel visszaesése abban találja okát, hogy 1908-ban nagyobb értékű nyersbőröket szállítottak Oroszországba.

Európai Törökországból 1909-ben is csak dohányból volt nagyobb értékű behozatal, mely Kavalla és Szaloniki kikötőkből származik. A kivitel emelkedése a homok- és kristálycukor exportjának fellendülésében találja forrását; ennek a forgalomnak növekedésére jellemző például az az adat, hogy Konstantinápolyba 1908-ban 1.015 q, 1909-ben pedig 35.125 q homok- és kristálycukrot szállítottak.

Ázsiai Törökországból — Samsun kikötőből — 1909-ben kevesebb dohány érkezett, mint az előző évben; ez magyarázza a behozatal értékösszegének csökkenését. A kiviteli forgalom nagy növekedése itt is az újból fellendült homok- és kristálycukor-exportra vezethető vissza, mely különösen Szmirna és Beirut kikötők felé öltött nagy arányokat.

Brit-Indiából ismét növekedett a hántolatlan rizs és az olajos magvak behozatala, azonfelül pamutból is kétszer akkora mennyiséget hoztak be, mint 1908-ban. A kivitel nagy visszaesése a cukorüzlet alakulásával függ össze: az 1909. évben ugyanis félannyi cukrot sem exportáltunk az indiai piacra, mint 1908-ban, a mikor ott kivételesen kedvező konjunktúra nyílt cukoriparunk számára. Különösen nagy a csökkenés a Bombay és Karachi kikötőkbe szállított homok- és kristálycukor mennyiségénél; ebből az áruból Bombayba szállítottak 1908-ban 194.780 q-t, a tárgyalt esztendőben csak 70.364 q-t, Karachiba pedig vittek 1908-ban 472.529 q-t, 1909-ben csak 191.031 q-t.

Az egyiptomi behozatal emelkedése az onnét

származó pamut fokozott importjával függ össze; a kivitel pedig a cukorexport kedvező konjunkturája lendítette fel.

Az Észak-Amerikai Egyesült-Államokból származó import növekedése első sorban a foszfátföldek, azonkívül a nyersfémek gyarapodott behozatalával függ össze, de része volt az értékösszeg emelésében a pamut drágulásának is. A kivitel gyarapodásában négy árúnak van legnagyobb része: mindenekelőtt a babnak, melynek a már 1908-ban is rendkívül nagy exportja a tárgyalt esztendőben újból emelkedett, azonkívül a magnésitnak, a nyersbőröknek és a czirok-szalmának.

Argentínából erősen növekedett a quebrachofakivonat behozatala; több évi megszakítás után behoztak ismét La Plata-kukoriczát is, importáltak továbbá első ízben — az új fiumei cserzőanyaggyár számára — quebrachofát is. Az 1909-ben is jelentéktelen kivitelnek kiemelkedő két árúja bab és cukor volt.

Az eddigiekben nem említett országok közül figyelmet érdemel még a forgalom Belgiummal, mely kizárólag Antwerpen kikötővel bonyolódik le. Főcikkje a behozatalnak a thomassalak, a kivitelnek a tölgyfűrészárú. Kivételesen nagy volt az 1909. évi behozatal román kikötőkből, főleg Brailából, honnét búzát és a rendesnél jóval több kukoriczát hoztak. A Földközi tengerben fekvő brit birtokokkal Fiuménak 1909-ben is jóformán kizárólag kiviteli forgalma volt, melynek főcikke a cukor. A forgalomnak körülbelül háromnegyedrészét Máltával bonyolódik le, a többi Gibraltárral; Ciprus szigetere a kivitel nagyon jelentéktelen. Nagyon emelkedett az ázsiai francia birtokokból származó behozatal, mert Saigomból jóval több rizst importáltak, mint 1908-ban. Kivitelünk ezekbe a kikötőkbe nincs. Közel egy millió K-val nőtt meg a Kinából származó behozatal is, mert Shanghaiból nagymennyiségű sesammag és arachididó érkezett. A kivitel főcikke ezuttal is a paraffin volt. Kivételes magasságot mutat a tuniszi behozatal, mert Bisertából és Tuniszból egy millió K értékű ólomércz érkezett. Az algiri behozatal is 1909-ben valamivel nagyobb volt a rendesnél; az import főcikke ezuttal is a Bône-ból származó foszfátföld volt. Emelkedett a braziliai behozatal is, mert jóval több kávé érkezett, mint az előző évben; a lisztkivitel hanyatlása folytán ellenben az export összege 2·7 millió K-ról alig 1·6 millió K-ra csökkent. Végül a tárgyalt esztendőben is volt Fiuménak tetemes salétrombehozatala Iquique és Taltal chilei kikötőkből. Fiume tengeri áruforgalmának közelebbi jellemzésére ezuttal is részletesebben kívánunk foglalkozni mindazokkal az árúkkal, melyek a fiumei forgalomban kiemelkedő jelentőséggel bírnak, lehetőleg kiemeléssel azoknak a mozzanatoknak, melyek a forgalomnak az előző évhez képest mutatkozó változását magyarázzák.

A kávé behozatalánál emelkedést látunk; volt ugyanis az import

	métermáza	korona
1908-ban.....	26.544	3,523.432
1909-ben.....	31.668	3,901.920

Örvendetes ebben az emelkedésben az, hogy a többlet a tengerentúli termelési helyekről közvetlenül behozott kávéval mutatkozik; így közvetlenül Braziliából 1908-ban 11.298 q-t, 1909-ben 16.686 q-t szállítottak Fiuméba, azonkívül pedig utóbbi esztendőben Genuában és New-Yorkban való átrakodással még 1.363 q braziliai kávé érkezett. Növekvő jelentősége van a közép-amerikai kávéfajták importjának is; 1909-ben guatemalai, portoricoi, nicaraguai stb. kikötőkből összesen 2.263 q kávéval hoztak be, és pedig közvetlen járatok hiányában leginkább New-Yorkban, Hamburgban és Genuában való átrakodással. A Fiuméba hozott kávénak fenmaradó része leginkább a trieszti, hamburgi és londoni kereskedelem közvetítésével érkezik; megjegyzendő egyébként, hogy Triesztből nemcsak tengeren hoztak 4.733 q kávéval, hanem vasúton is 5.611 q-t szállítottak Fiuméba. A fiumei kávéimport növekedése ellenére is a magyar közvetlen gyarmatárú-kereskedelem megerősödése tekintetében még igen kevés a haladás; 1909-ben is körülbelül négyszer annyi kávé vásároltunk Trieszt közvetítésével, mint a mekkora a közvetlenül Fiumén át behozott kávé mennyisége.

A fiumei közvetítő kereskedelem körülbelül kizárólag a belföldre és Ausztriába szállít kávéval. Az elszállításoknak kisebb része az, mely a közeli magyar és osztrák kikötőkbe irányul. Kerek 30%-ot — 7.746 q-t — Budapestre és ugyancsak nagy mennyiséget — 4.252 q-t — Bécsbe vittek. Nagyobb jelentőségű még a kávékereskedelem Horvát-Szlavonországok, egyes vidéki központok (Nagyvárad, Kassa, stb.), továbbá Ausztriának délalpesi tartományai felé.

Elég nagy emelkedés van a narancs és czirom behozatalánál is; érkezett ugyanis Fiuméba tengeren:

	métermáza	korona értékben
1908-ban.....	139.654	2,024.983
1909-ben.....	157.479	2,047.327

A behozatali értékösszeg változatlansága — az importált mennyiség tetemes növekedése mellett — azzal függ össze, hogy a behozott árú egységértéke az előző évhez képest alacsonyabban állapított meg, mert tekintetbe kellett venni azt, hogy a Fiumén át importált árúban igen sok a válogatatlan, selejtes déli gyümölcs. Messina pusztulásával összefüggő érdekes jelenségként emelhetjük ki azt, hogy míg a földrengés által sújtott kikötőből 1908-ban 31.715 q narancsot és cziromot hoztak be, addig 1909-ben ez az import

11.821 q-ra csökkent, viszont a cataniai behozatal 91 ezer q-ról 134 ezer q-ra emelkedett.

A fiumei kikötő narancsot és cziromot jóformán kizárólag csak a belföld számára közvetít; kevés megy a közeli osztrák kikötőkbe, továbbá Bécsbe, Boszniába és Szerbiába. A belföldre továbbított árúnak — 120.439 q-nak — több mint  $\frac{3}{4}$ -ed részét Budapestre hozzák, hol — mint ismeretes — nagyobb szabású déligyümölcs-aukciók tartatnak.

Az előző évitől lényegesen eltérő képet mutat Fiume 1909. évi czirom-kivitele: kivittek

1908-ban....	1,817.117 métermázát	49,655.015 K értékben
1909-ben....	1,329.907	38,541.099

A nagy csökkenés arra vezethető vissza, hogy 1908-ban, mint azt az előző évi közleményben kiemeltük, Brit-Indiában és az Észak-Amerikai Egyesült-Államokban kivételesen kedvező konjunktúra nyílt a magyar cukoripar számára. A tárgyalt esztendőben a forgalom ezekre a piacokra rendes medrébe tért vissza; Brit-Indiában csökkentek az árak, Kubában pedig az 1907/8. évi 963 ezer tonnával szemben az 1908/9. termelési évben 1·5 millió tonna nádcukrot termeltek, úgy, hogy az Unió is kevésbé kereste az európai árúkat. Ezért látjuk, hogy a Fiuméből britindiai kikötőkbe szállított cukormennyiség (főleg homok- és kristálycukor) az 1908. évi 874 ezer q-ról 426 ezer q-ra és az északamerikai Unióba vitt nyerscukor 138 ezer q-ról 10 ezer q-ra csökkent.

Viszont nagyon fellendült a levantei cukorzület; a bojkott megszüntével a török piacokon jó árak mellett szívesen vették árunkat, annál is inkább, mert az orosz cukortermelés csökkenése folytán ennek versenye kevésbé volt érezhető; Egyiptomban pedig az importüzlet azért volt élénk, mert ott két esztendőn át a nádcukortermés gyenge hozamot adott. Ezt mutatják adataink is, melyek szerint a török birodalom kikötőibe 1908-ban 50 ezer q-t, 1909-ben pedig 157 ezer q-t vittek, hasonlóan Egyiptomba is 1908-ban 12 ezer q-t, a tárgyalt évben ellenben 76 ezer q-t szállítottak.

Az angol rendeltetésű nyerscukor-szállítványok — mintegy 430 ezer q — nagyobbak voltak az előző éviéknél, viszont teljesen elmaradt az 1908. évihez hasonló homok- és kristálycukor-export Angliába. A portugál üzlet nagyjában ugyanolyan méretű volt, mint 1908-ban.

A levantei cukorzületnek fellendülése természetesen első sorban Trieszt cukorforgalmának vált előnyére. Az előző évi közleményben kiemeltük azt a kivételes jelenséget, hogy 1908-ban a fiumei cukorexport meghaladta a trieszti elszállításokat. A tárgyalt évben ismét Trieszt forgalma volt nagyobb, a mennyiben az az előző évi 1·2 millió q-ról 1·4 millió q-ra emelkedett. Annak jellemzésére egyébként, hogy az osztrák cukorkivitel szempontjából mennyivel na-

gyobb fontossága van az Elba-hajózásnak, elegendő azt az adatot említenünk, hogy például 1908-ban az Elbán 4·2 millió q cukrot exportáltak Ausztriából.

A nyers dohány 1909-ben is fontos cikkje volt a fiumei forgalomnak; az utolsó két évben volt a

	métermáza	korona	
behozatal	1908-ban.....	41.373	7,447.140
	1909-ben.....	32.666	5,879.880
kivitel	1908-ban.....	57.108	3,426.480
	1909-ben.....	62.140	3,728.400

A behozatal különösen a Filippini-szigetéről származó dohányból, valamint maczedoniai és kisázsiai árúból csökkent; elmaradtak továbbá 1909-ben a Metkoviçon át érkező hercegovinai szállítások is. Viszont ezuttal Odesszából is importáltak dohányt. A behozott dohányt kisebb részben a fiumei m. kir. dohánygyár dolgozta fel, a többit pedig Budapestre és egyes vidéki dohánygyárakba szállították.

A kivitel növekedése annak tulajdonítható, hogy 1908. évi dohánytermelésünk mennyiségileg és minőségileg egyaránt kitűnően sikerült. Különösen élénk volt a spanyol kivitel, mely az 1908. évi 11.580 q-ról 17.552 q-ra növekedett; legnagyobb azonban 1909-ben is a francia export volt (25.587 q), melynek jórésze az állami dohányjövődék részére teljesítették. Nagyobb szállítványok vitettek még Gibraltárba, Algírba, továbbá Zengbe az ottani m. kir. dohánygyár számára. Megjegyzendő, hogy magyar dohányon kívül egy kevés szerb árú is szállítanak el Fiuméből.

Nagyobb összeggel szerepelnek a tengeri behozatalban dohánygyártmányok is; egyiptomi cigarettákon kívül ez az import a zenggi dohánygyár gyártmányai-ból áll.

Azok az abnormis viszonyok, melyek hatása alatt Magyarország 1909. évi búzaforgalma oly szokatlan alakulást mutatott, a fiumei kikötő tengeri áruforgalmában is visszatükröződnek. Nyilvánvaló ez a következő adatokból: a tengeri forgalomban volt ugyanis a búza

	métermáza	korona értékben	
behozatala	1908-ban.....	5.492	104.348
	1909-ben.....	288.586	6,060.306
kivitele	1908-ban.....	253.519	6,034.456
	1909-ben.....	141.022	4,230.660

Az 1908. évben mindössze egy sporadikus, nagyobb búzaszállítvány érkezett Hamburgból Fiuméba. Az 1909. évben mindjárt januárban érkezett egy nagyobb szállítvány, nagyobb arányokat azonban az import csak az őszi hónapokban öltött. Az év folyamán a következőképp alakult az import: érkezett

januárban.....	16.799 métermáza
áprilistól—augusztusig....	3.396
szeptemberben.....	40.383
októberben.....	46.585
novemberben.....	118.935
decemberben.....	62.508



Származása szerint a behozott búza túlnyomó része orosz volt és pedig Feodosia, Taganrog, Berdjansk és Nikolajev kikötőkből érkezett; hoztak elbamenti búzát is Hamburgból, valamint román búzát is Brailából és Galaczból. Érdekes, hogy ezuttal Fiume nem annyira Magyarország számára közvetített búzabehozatalt, hanem inkább Ausztria délalpesi tartományai számára. Erre mutat az, hogy magyar vasuti állomásokra 1909-ben mindössze 494 waggon búzát továbbítottak, osztrák állomásokra ellenben 1.235 waggont. A belföldön Budapest mellett leginkább két horvát gőzmalom vásárolt Fiumén át idegen búzát, Ausztriában pedig leginkább Cilli, Marburg, Laibach és Grác importáltak Fiumén át. Megjegyzendő, hogy Trieszt búzaimportja 1909-ben kisebb volt, mint a fumei behozatal: összesen 230.076 q-t tett.

A fenforgó kivételes körülmények hatása alatt a Fiuméből a magyar és osztrák kikötőkbe irányuló búzakivitelnek is csökkennie kellett. Az exportált mennyiség ezuttal természetesen nemcsak belföldi búzából, hanem részben a külföldi búza reexportjából állott; erre mutat az is, hogy belföldi állomásokról Fiuméba 1909-ben mindössze 480 waggon búza érkezett, tehát jóval kevesebb, mint a mennyi tengeren elszállított.

Nagyot csökkent a Fiumén át lebonyolódó árpa-kivitel is; kivittek

1908-ban .....	279.052	métermázsát	5.032.534	K értékben
1909-ben .....	181.228	»	3.232.432	»

Legjobban a holland kikötőkbe irányuló szállítások hanyatlottak, tetemes visszaesés volt azonban az angol exportnál, valamint a dalmát kikötőkbe irányuló takarmányárpa-szállításoknál is, melyeket az előző évben az osztrák tengerpartvidéken és Bosznia-Hercegovinában mutatkozott takarmányhiány szöktetett fel. Megjegyzendő, hogy a Fiumén át továbbított árpa legnagyobb része dunántúli eredetű, bár érkezik Fiuméba elég nagy mennyiségű tótsági és erdélyi árpa is.

A zab kivitele emelkedést mutat; kivittek Fiuméből

1908-ban .....	73.407	métermázsát	1.247.919	K értékben
1909-ben .....	84.538	»	1.521.684	»

A növekedés első sorban bizonyára azokkal a nagy szállítmányokkal függ össze, melyek az év első hónapjaiban a hadi előkészületekkel kapcsolatban Metkovićon át Hercegovinába szállították. A kivitel értékösszegének növekedéséhez hozzájárultak ezenfelül az első félév magas zabárai is. Meg kell jegyeznünk, hogy a Fiuméből továbbított zabnak tetemes része boszniai eredetű, mely részben közvetlenül, részben egyes horvát tárházak közvetítésével érkezik Fiuméba. Kivételesen — alighanem a hadikészülődésekkel összefüggésben — nagyobb szállítmány zab érkezett Fiuméba Przemyslból is.

Nagyon eltér az előző évitől az 1909. évi kukoricza forgalom képe; volt ugyanis a

		métermázsza	korona
behozatal	1908-ban....	34.266	446.006
	1909-ben....	114.785	1.580.475
kivitel	1908-ban....	499.459	7.491.895
	1909-ben....	320.932	5.134.912

Az 1908. évben csak Romániából hoztak 339 waggon cinquantint és colorfox-kukoriczát; a tárgyaltszandóban az új termésig ez a behozatal több mint kétszeresére emelkedett, azonfelül — 1906 óta első ízben — nagyobb mennyiségű La-Plata-kukoriczát is hoztak Fiuméba. A kivitelnek csökkenése azzal a már említett körülménnyel függ össze, hogy Dalmácia, Bosznia-Hercegovina és Montenegró részéről, hol az előző évben nagy takarmány-szükség volt, sokkal kisebb volt a kereslet kukoricza iránt, mint 1908-ban. Jellemző erre az az adat, hogy az összes dalmát kikötőkbe 1908-ban 368 ezer q, 1909-ben csak kerek 200 ezer q kukoricza érkezett.

A Fiuméből elszállításra kerülő kukoricza legnagyobb része horvát-szlavon eredetű, sok azonban a bánági és bácskai kukoricza is.

A bab-kivitel az 1909. évben valóságos rekord-számokat mutat; kivittek ugyanis

1908-ban....	377.564	métermázsát	8.306.408	K értékben
1909-ben....	573.447	»	13.762.728	»

Az Észak-Amerikai Egyesült-Államok részéről már az 1908. évben jelentkezett erős kereslet a tárgyaltszandóban is igen élénk volt, úgy hogy összesen 298 ezer q bab hagyta el a fumei kikötőt az Unióba való rendeltetéssel. Kiemelkedő jelenség az is, hogy Franciaországban a magyar bab kezdi ismét visszanyerni piacait; erre mutat az, hogy az 1908. évi alig 17 ezer q helyett 44 ezer q-t szállítottak francia kikötőkbe. Nagyon fontos piacza volt a babnak 1909-ben Olaszország, Hollandia és Anglia is.

Nagyon kevés kivétellel Fiuméből magyar babot exportálnak. Legalább 90%-a az exportált mennyiségnek a belföldről származik, különösen a Dunántúlról, Horvát-Szlavonországból és a Duna-Tisza közéről; körülbelül 204 kocsirakományt tett a galicziai bab, további 115 kocsirakományt az Ausztria más helyeiről (Bécsből, Laibachból, Krainburgból, stb.) érkezett áru. Egy kevés szerb és boszniai babot is transitáltak, azonkívül pedig 88 kocsirakomány román babot is hoztak hajón továbbítás végett.

A Fiumén át szállított maláta mennyisége nagyobb volt mint az előző évben; elszállítottak ugyanis:

1908-ban....	36.522	métermázsát	1.077.400	K értékben
1909-ben....	51.455	»	1.389.235	»

A növekedés úgy a magyar, mint az osztrák származású malátánál mutatkozik; legnagyobb az élénkülés az olasz rendeltetésű kivitelben, viszont a japán malátaexport megszűnt.

A fumei rizs-forgalom az 1909. évben élénkült; a kedvező rizstermés folytán az áru olcsóbb lett és így hántolóink sokat vásároltak, másrészt pedig a gabonaneműek drágulása kedvezett a hántolt rizs fogyasztásának és ezért hántolóink kivitele növekedett. Mutatják ezt a következő számok: volt a

hántolatlan rizs	1908-ban.	1.053.873	méterm.	22.236.333	K értékben
	1909-ben.	1.216.768	»	21.280.912	»
hántolt rizs	1908-ban.	105.806	»	3.062.574	»
	1909-ben.	111.784	»	2.906.394	»

A nyers rizs, mely nagyon kevés sziami, saigoni, japán és spanyol áru kivételével brit-indiai származású, körülbelül felerészt Fiumében kerül feldolgozásra, felerészt pedig az ország belsejében lévő rizshántolókba (Budapest és Nagy-Várad) szállítatik. Figyelemre méltó az, hogy Triesztbe, hol szintén nagy rizshántoló van, 1909-ben is félannyi nyers rizst sem hoztak, mint Fiuméba.

A hántolt rizs kivitele, mely különösen az osztrák tengerpart kikötőibe, továbbá Törökország és Portugália felé volt igen élénk, szinte kizárólag a fumei rizshántológár termékéből áll; az ország belsejében lévő rizshántolók Fiumén át nem exportálnak. Megjegyzendő, hogy a fumei hántolt rizsnek is nagyobb része vasúton szállítatik el: 1909-ben a vasúti elszállítások 397 ezer q-t tettek, a mely mennyiségből 252 ezer q osztrák rendeltetésű, 126 ezer q magyar rendeltetésű, a többi pedig leginkább boszniai és orosz rendeltetésű volt. Fiuméba egyébként Triesztből és Olaszországból is hoznak elég nagy mennyiségű hántolt rizst; az olasz árunak egy része átmeneti rendeltetésű. Magyar áratot igényel végül az is, hogy 1909-ben Európai és Ázsiai Törökországból összesen 1.521 q hántolt rizs van behozatalként feltüntetve; ez tulajdonképp az év első hónapjaiban, a bojkott idején visszautasított árúként Szalonikiból, Samsunból és más török kikötőkől visszahozott mennyiségekből áll.

Fiume liszt-kivitele 1909-ben újabb nagy csökkenést mutat; elszállítottak ugyanis tengeren

1908-ban....	536.245	métermázsát	19.932.330	K értékben
1909-ben....	460.896	»	18.435.840	»

Annak jellemzésére, mily rohamos a lisztforgalom hanyatlása Fiumében, elegendő azt az adatot közölni, hogy 1906-ban, tehát mindössze három esztendővel korábban, még 1.169.624 q liszt hagyta el a fumei kikötőt; a csökkenés tehát három esztendő alatt körülbelül 60%-os. Különösen nagy volt a visszaesés 1909-ben is a távolabbi piacokra irányuló liszt-kivitelnél, mert 1909-ben a magas árak folytán a nagy részét

finom liszt már csak igen kis vevőkörre számíthatott. Elszállítottak

	1908-ban	1909-ben
	métermázsát	
magyar kikötőkbe.....	57.559	53.521
isztriai kikötőkbe.....	66.267	71.596
dalmát kikötőkbe.....	193.003	225.366
ebből: Metkovićba ....	29.572	48.355
más kikötőkbe.....	269.416	110.413

A dalmát liszt-kivitel emelkedése — az adatok szerint — legelső sorban a Metkovićon át az anektált tartományokba szállított liszt-mennyiség növekedésével függ össze. Ez, valamint az a körülmény, hogy az isztriai kikötők közül épen Polánál mutatkozik nagy emelkedés, valószínűvé teszi, hogy az osztrák rendeltetésű szállítmányok növekedése részben a hadikészülődések okozta nagyobb szükséglettel függ össze. Felényire is kisebb mennyiségre szállt alá az angol és a braziliai liszt-kivitel: az 1908. évi 118.527 q-val szemben 54.398 q-t vittek angol kikötőkbe, braziliai kikötőkbe pedig az 1908. évi 68.607 q-val szemben csak 24.810 q-t. Hasonló arányokban csökkentek a szállítások Hollandia és Franciaország felé is; a holland kivitel csökkenése a takarmánylisztnek kisebb szállításaival függ össze.

Fiume jóformán kizárólag magyar lisztet továbbít; Cillin kívül rendszerint alig érkezik más osztrák helyről liszt Fiuméba. A Magyarországból érkezett 501.000 q-ból 206.000 q, tehát 41% a fővárosi, 59% a vidéki malmok terméke volt. Az utóbbiak közül a szegedi, nagyvárad, nagykikindai, belovári, zágrábi és észéki malmok részesednek leginkább a Fiumén át lebonyolódó kivitelben.

A fumei forgalomnak igen fontos cikkévé fejlődtek az újabb években az olajos magvak; az előző évvel szemben a behozatal körülbelül megkétszereződött. Volt ugyanis

1908-ban....	147.005	métermázsza	4.116.140	K értékben
1909-ben....	286.042	»	8.009.176	»

Az importnak körülbelül 48%-a argentinai és brit-indiai lenmag, 21%-a brit-indiai repce, a többi indiai és kínai sesammag és arachiddió. Az előbbi kettőt kizárólag Győrben, továbbá a fővárosban és annak környékén dolgozzák fel, a sesammagot és arachiddiót ellenben teljesen a fumei két olajgyár importálja.

Nagyot lendült az olajos magvak kivitele is: az 1908. évi 8.296 q-val szemben 17.391 q-t szállítottak el tengeren. Egyrészt kendermagot exportáltunk — különösen Baranya, Tolna és Bács-Bodrogyvármegyék területéről — kivételes mennyiségben Franciaországba, másrészt horvátországi tökmagból és szatmármegyey napraforgómagból volt élénk kivitel Olaszországba, Angliába, Egyiptomba, az Egyesült-Államokba stb.



Mint kivételes jelenség említést érdemel a Fiumén át 1909-ben lebonyolított rendkívüli élénk *csirokszakál*-kivitel az Egyesült-Államokba, mely 12.534 q-t tett; az árú, melyet az amerikai vevők rohamosan emelkedő árak mellett kerestek, leginkább arad- és csanád-megyei származású volt.

A *nyersbőrök* forgalma Fiumében 1909-ben csak érték szerint mutatott emelkedést; volt ugyanis a

		métermáza	korona
behozatal	1908-ban....	8.317	998.040
	1909-ben....	7.578	1.472.450
kivitel	1908-ban....	6.606	1.981.800
	1909-ben....	6.649	2.659.600

A *nyersbőrök* általános áremelkedésén felül az értékösszeg növekedését az is indokolja, hogy az egységérték megállapításánál figyelemmel kellett lenni a behozatalnál a nagyobb mennyiségben érkező indiai kipszekre, melyeknek átlagos ára körülbelül 240 K volt q-ként, a kivitelnél pedig az Egyesült-Államokba szállított borjúbőrökre, melyek átlagos ára 1909-ben q-ként körülbelül 460 K volt. A Fiuméből tengeren továbbított *nyersbőrök* elég nagy része osztrák (főleg galicziai) és szerb eredetű, viszont Fiume tengerentúli bőröket nemcsak a magyar bőrgyárak, hanem egyes osztrák helyek számára is továbbít.

A *paraffin*-kivitel 1909-ben újból nagyot emelkedett; kivittek ugyanis

1908-ban....	67.814 métermázsát	3.526.328 K értékben
1909-ben....	80.746 »	3.714.316 » »

Az árú folytonos árcsökkenése következtében az export értékösszegénél a gyarapodás nem akkora, mint a mennyiségnél. Különösen emelkedett az olasz kivitel. A *paraffin*-export növekedése elsősorban az osztrák petroleum-finomítókól származó küldemények nagybodásával és a fiumei finomító nagyobb exporttevékenységével függ össze. Erre mutat az, hogy magyar finomítókól 1908-ban 43.000, 1909-ben ellenben csak 33.000 q *paraffin* érkezett Fiuméba, míg osztrák finomítókól az 1908. évi alig 10.000 q-val szemben 21.000 q érkezett. Az osztrák gyárak közül, különösen Jaslo, Mährisch-Ostrau, Trzebinia és Pardubitz exportálnak Fiumén át; egy kisebb hányada a *paraffin*-kivitelnek boszniai eredetű. Megemlítendő azonfelül az is, hogy a német kivitelként kimutatott mennyiségnek egy része tulajdonképp nem *paraffin*, hanem a *paraffin* préselésénél és tisztításánál visszamaradt ú. n. *paraffinszén*.

Újabb nagy csökkenést látunk a *pálma- és kókuszdióolaj* behozatalánál. Behoztak ugyanis:

1908-ban....	30.049 métermázsát	2.103.430 K értékben
1909-ben....	19.443 »	1.302.681 » »

A tárgyalt évben is a hanyatlás különösen a *kókuszdióolaj*-nál mutatkozik. s újból azzal függ össze,

hogy a hazai *kókuszszírgyártás* — rövid fellendülése után — jelentőségében sokat veszített. Pálmaolaj egyébként leginkább Hamburgból és Liverpoolból *kókuszdióolaj* Marseilledől és Colomboból érkezik; behozott mennyiségéből az előbbire körülbelül  $\frac{1}{3}$ -ad, a utóbbira  $\frac{2}{3}$ -ad esik.

*Faolaj*-ból is lényegesen csökkent a behozatal érkezett

1908-ban....	16.199 métermáza	1.684.696 K értékben
1909-ben....	10.101 »	1.414.140 » »

A behozatalnak csak igen kis része érkezik közvetlenül a termelés helyeiről; Fiume is legnagyobb részt már Triesztből, tehát kereskedelmi közvetítésre vásárolja a faolajat. Amellett a fiumei közvetít kereskedelem is elég nagy mennyiségeket forgalmaz elég élénk az elszállítás a közeli magyar és osztrák kikötőkbe, továbbá különösen Horvát-Szlavonországra felé.

Fiume *bor*-forgalma az 1909. évben nagyban egészben az előző évi keretek között maradt; érkezik Fiuméba tengeren

1908-ban....	362.976 métermáza	9.437.376 K értékben
1909-ben....	389.054 »	9.294.757 » »

A behozatal értékösszegének újabb csökkenése — az importált mennyiség emelkedése mellett — azzal függ össze, hogy az 1909. év nagyobb részében a borárak még igen alacsonyak voltak. Miként ismeretes, a fiumei borkereskedelemben ma már jóformán kizárólag a dalmát árúnak van jelentősége. Dalmát kikötők közül 321.798 q *bor* érkezett Fiuméba, Isztriából — főleg Parenzoból — 60.110 q és Görögországból 5.090 q; az összes dalmát borkivitelnek, mely 1909-ben 629.504 q-t tett, ezúttal is körülbelül felét Fiume vonta magához.

A fiumei borkereskedelem jelentőségéről az is tanuskodik, hogy Fiume vasúti állomásairól 1909-ben is 276 ezer q *bor* továbbítottak, és pedig 130 ezer q magyar állomásokra, 138 ezer q-t osztrák állomásokra a többet boszniai és német állomásokra. Legtöbbet szállít Fiume Horvát-Szlavonországra, azonkívül egyes nagy borkereskedelmi központokba, mint ilyenek Kismarton, Szarazvám, Budafok, Tapolca, Pozsony, Pécs stb., Ausztriába pedig Bécs, Grác, Prága, Ebenfurt és Galiczia felé szállít nagy mennyiségeket. Tengeren is közel 25 ezer q *bor* szállítana el Fiuméből, leginkább magyar és osztrák kikötőkbe, valamint New-Yorkba; részben magyar borrhól van szó, részben pedig transitált osztrák és görög borrhól.

Tetemesen csökkent a másfajta *szesz* italo forgalma; behoztak ugyanis

1908-ban....	20.921 métermázsát	3.147.100 K értékben
1909-ben....	15.999 »	2.414.550 » »

Ezúttal is kevés kivétellel rovignoi törkölypálinka-ól van szó, kisebb jelentőségű a zárai likőrspecziálisok importja. A pálinka nagyobb mennyiségekben különösen a Dunántúlra és Horvát-Szlavonországra továbbították. A tengeri kiviteli forgalom szilvóriumából és egyéb pálinkafajtákból a magyar és dalmát kikötőkbe, valamint New-Yorkba is elég élénk; értékösszege 1909-ben 795 ezer K-t tett.

Az *ásványvíz* kivitele lendületet vett; exportáltak ugyanis

1908-ban....	81.632 métermázsát	1.959.168 K értékben
1909-ben....	93.314 »	2.239.536 » »

Különösen az olasz és az amerikai kivitel fejlődött. Mint minden esztendőben, ezúttal is szinte kizárólag keserűvíz továbbított Fiumén át.

A fiumei kikötő 1909. évi *fa*-kiviteli forgalma a következő képet mutatja: elszállítottak tengeren — tűzifán kívül —

1908-ban...	2.440.988 métermázsát	24.795.788 K értékben
1909-ben...	2.388.711 »	21.231.779 » »

Az értékcsökkenés a legtöbb cikk árhanyatlásán kívül azzal függ össze, hogy az értékesebb fajták kiviteli forgalma aránytalanul nagyobb mértékben csökkent, mint az olcsóbb árúké. A forgalom részletei a következők: kivittek

	1908-ban	1909-ben
	métermázsákban	
gömbfát.....	88.016	88.915
dongát.....	219.836	140.086
talpfát.....	247.975	216.026
bárdolt fát.....	318.616	289.564
fűrészelt fát.....	1.566.545	1.654.120

A gömbfa körében a tölgyrönkök exportja általában körülbelül változatlan, csak a holland viszonylatban volt nagy csökkenés, viszont az olasz kivitel jóval nagyobb volt; *bükkfarönkökből*, melyekből főleg Velenczébe és más olasz kikötőkbe vitorlásokon sokat szállítanak, hasonlóan *fenyőgömbfából*, mely inkább csak a közeli osztrák kikötőkbe vitetik, növekedett a forgalom.

A dongaüzlet körében az ú. n. francia tölgydongánál van rohamos csökkenés; 1908-ban még közel 62 ezer q-t vittek e cikkből Franciaországba, 1909-ben már csak alig hétezer q-t; szakkörök véleménye szerint ennek az üzletágnak nincs is már jövője a francia piacon. A tárgyalt évben már legtöbb tölgydongát Olaszországba és Portugáliába vittek. A *bükkdongának* ma Fiume forgalmában már jóval nagyobb szerepe van, mint a tölgydongának; 1909-ben ugyan ebből a cikkből is kevesebbet szállítottak, mint az előző évben s a csökkenés itt is első sorban a francia exportnál (57 ezer q-ról 43 ezer q-ra), valamint a görög üzletnél (26 ezer q-ról 15 ezer q-ra) mutatkozott. Kevesebbet szállított Fiume 1909-ben tölgytalpfából is, különösen Olaszországba és Görögországba, míg a

*bükkfalpfáknál*, melyeknek legnagyobb vevője Franciaország, a forgalom alig változott. Ácsolt tölgygerendákból, *bükkfából* (subbie és é félek), *puhafából* (bordonali és é félek) az 1909. évi forgalom nagyjában az előző évi keretek között maradt; csak annyi emelhető ki, hogy az 1908. évek elég számottevő subbiekivitele Franciaország felé körülbelül teljesen megszűnt. Közel egy millió koronás csökkenés van a tölgyfűrészárú kivitelénél is, mely szintén a francia relációban mutatja a legnagyobb hanyatlást. Változatlan nagyságú a *bükkfűrészárú* kivitele, melynek körülbelül 87<sup>o</sup>/o-a olasz rendeltetésű. Az egyetlen számottevő árú, melyből a faüzlet körében az 1909. évi kiviteli forgalom növekedett, a puha fűrészárú, melyből az 1908. évi 515 ezer q-val szemben 655 ezer q-t szállítottak el Fiuméből. A többlet azzal a kivételes szükséglettel függ össze, mely az év elején Dél-Olaszországban a messinai földrengéssel kapcsolatban jelentkezett; jellemző erre az, hogy a katasztrófa sújtott két kikötőbe, Messinába és Reggio di Calabriába az 1909. évben 81.308 q, illetve 78.003 q puha fűrészárú vitetett, holott az előző évben mindegyik kikötőbe csak néhány ezer q-t szállítottak.

Fontos kérdése a fiumei faforgalomnak az, hogy milyen provenienciájú a Fiumén át továbbított árú. Tájékoztatóul szolgálnak erre nézve a következő adatok, melyek az 1909. évben a fiumei vasúti állomásokra érkezett fának származását mutatják be: érkezett ugyanis métermázsákban

	gömbfa	donga	talpfa	bárdolt és fűrészelt fa	összesen
Magyarországból ..	238.527	117.536	125.204	1.291.017	1.822.234
Ausztriából .....	86.740	2.868	31.364	316.197	437.169
Boszniából .....	69.606	69.491	7.056	204.995	351.148
Más országokból ..	4.467	595	—	1.400	6.462

A Magyarországból hozott fának körülbelül 80<sup>o</sup>/o-a horvát-szlavon származású. Az anyaországból úgy erdélyi puha-gömbfa és fűrészárú, mint bereg-, máramaros-, szatmár-, valamint krassó-szörény-megyei gömbfa, donga és fűrészárú szállítatik elég nagy mértékben Fiumén át. A társországok területéről részben a Fiume közvetlen környékéből származó puha-faárú. részben a távolabbról jövő keményfaárú érkezik. Az Ausztriából érkező árú leginkább délalpesi tartományokból származó puha-fa; érdemes a megemlékezésre az, hogy az osztrák állomásokról Fiuméba érkezett fa valamivel több, mint egy ötöde a Trieszten át exportált összes famennyiségnek. Boszniából különösen Doberlinről és a doberlin-banjalukai vonal más állomásairól érkezik legtöbb fa Fiuméba.

A boszniai fa transito-forgalmával kapcsolatban néhány érdekes adatot óhajtok közölni. Most, a mikor megvalósulásukhoz közelednek azok a tervek, melyek Dalmáciának Magyarországgal és Bosznia-Hercegovinával való vasúti összeköttetését célozzák és a

magyar közvéleményt élénken foglalkoztatja az a kérdés, hogy ezeknek a terveknek mily hatásuk lesz a fiumei kikötő forgalmára, nagy érdeklődésre tarthatnak számot az alábbi adatok, melyek bemutatják azt, mikép fejlődött az utolsó 10 évben a dalmát kikötők faforgalma szemben Fiume faforgalmával. Nyilvánvaló ugyanis, hogy — miként már ma is a fa a dalmát kikötők legtöbbjének legfontosabb exportáruja — ennek a forgalomnak emelkednie kell, ha ezek a kikötők a mögöttük levő termelővidékekkel — első sorban tehát Boszniával és Herzegovinával — a mostaninál jobb vasuti összeköttetést nyernek. Adataink a következők: elszállítottak tengeren mindenféle fát métermázsákban

	1899-ben	1909-ben
Fiuméből.....	3.351.979	2.338.711
Gravosaból.....	172	1.396.696
Metkoviából.....	308.463	403.036
Sebenicből.....	818	544.338
Spalatoból.....	1.280	24.248
Egyéb dalmát kikötőkből..	6.131	69.260

Azt látjuk tehát, hogy ugyanabban az évtizedben, melynek folyamán Fiume fakivitele 29<sup>o</sup>/o-kal csökkent, a dalmát kikötők faexportja szédületes, 669<sup>o</sup>/o-os emelkedést mutat, úgy hogy a tárgyalt esztendőben a dalmát kikötőkből együttvéve már több fa szállítottatott el, mint Fiuméből. Az arányok akkor, a mikor a dalmát vasuthálózat kiépül, bizonyára még inkább el fognak tolni Fiume rovására. Megjegyzendő, hogy a dalmát kikötőkből a legtöbb fát Olaszországon kívül Egyiptomba és a többi északafrikai kikötőbe viszik.

Szénből 1909-ben ismét jóval nagyobb mennyiséget hoztak be, mint az előző évben; érkezett ugyanis:

1908-ban....	1.916.980 métermázsát	4.029.994 K értékben
1909-ben....	2.724.075 " "	5.835.715 " "

A többlet teljesen az angol kőszénre esik, mert a valpicchio-i és sebenicoi barnaszénből kevesebbet hoztak Fiuméba, mint 1908-ban. Az angol kőszén importjának újabb növekedése azzal függ össze, hogy a m. kir. államvasutak ismét sokkal több angol szenet vásároltak, de bizonyára része van ebben a fiumei hajózási szükséglet emelkedésének is. Megjegyzendő azonban, hogy Fiumén át számos, az ország belsejében fekvő ipartelep is importált nagy mennyiségű angol kőszén és kokszt.

Az amerikai ipari konjunktúra javulásával *magnesi*-kivitelünk újabban fellendült; elszállítottak:

1908-ban....	210.855 métermázsát	1.475.985 K értékben
1909-ben....	335.342 " "	2.312.052 " "

Az amerikai rendeltetésű export épen megkétszereződött: 178 ezer q-ról 357 ezer q-ra; az elszállított magnesit kizárólag gömörmezei eredetű. Megemlítjük, hogy az osztrák magnesit-iparnak Trieszten át le-

bonyolódó kivitele jóval nagyobb a fiumei forgalomnál: 1909-ben 661 ezer q magnesitet vittek Triesztből, túlnyomóan szintén Amerikába.

A szuperfoszfát-fogyasztásnak és ezzel együtt hazai műtrágyaiparnak fejlődésével kapcsolatban nagy szabású emelkedést látunk a nyers *foszfát* behozatalánál; érkezett:

1908-ban....	456.736 métermázsát	3.011.792 K értékben
1909-ben....	685.945 " "	4.470.457 " "

Nagy növekedés tulajdonképp csak az Egyesült Államokból származó floridai »Hard Rock«-foszfát importjánál van, mely átlag 78<sup>o</sup>/o-os foszforsavas mésztartalmánál fogva különösen kedvelt. Az Algirből és Tuniszból behozott ú. n. Thebessa-foszfát mennyiség kevésbé emelkedett, mert ez kisebb foszforsavtartalmánál fogva kevésbé keresett és mert ebből a termekből különben is kevesebbet hoznak piacra. Kevé kivétellel a fiumei kikötőbe csak magyar műtrágyagyárak számára érkezik nyers foszfát.

Az 1908. évi adatoktól teljesen elütő képet mutat az »*egyéb ásványok*« tétele alatt kimutatott 1909. évi forgalom. Egy közel 1-3 millió korona értékű behozattal találkozunk e tételnél, minek oka az, hogy Tuniszból és Algirből körülbelül 1-1 millió K értékű kéneges és karbonát-*ólomércz* érkezett Fiuméba, melynek legnagyobb része Selmeczbányán kohósítottatott míg kisebb része Ausztriába (Littaiba) továbbítottatott.

A *cserzőanyagkivonatok* fiumei forgalma az 1909. évben kedvezőtlen eltolódást mutat; volt ugyanis

a behozatal {	1908-ban 38.996 métermázsát	1.169.830 K értékben
	1909-ben 50.992 " "	1.770.650 " "
a kivitel {	1908-ban 126.283 " "	2.727.739 " "
	1909-ben 109.257 " "	2.359.953 " "

Különösen nő az argentinai szilárd quebrachofa-kivonat importja, melynek használata mindjobban terjed, de emelkedett az olasz és francia gesztenyefakivonat behozatala is. Fiume ezeket a kivonatokat részben osztrák bórnyárok számára is transitálja. A kivitel kizárólag szlavoniai tölgyfakivonatból áll, melynek kelendősége különösen Angliában csökkenő irányzatot mutat.

Meglehetősen növekedés van a fiumei kikötő 1909. évi *petroleum* forgalmánál; elszállítottak tengeren:

finomított ásvány-olajat	1908-ban 142.723 q-t	1.712.676 K értékben
	1909-ben 169.223 " "	2.340.220 " "
egyéb ásvány-olajat	1908-ban 41.264 " "	618.960 " "
	1909-ben 34.568 " "	483.952 " "

Finomított égőolajat leginkább a török birodalom európai és ázsiai részébe, továbbá az osztrák kikötőkbe szállítanak; a kivitelben a fiumei és pozsonyi finomítottok termékein felül tetemes szerepe van a transitált galicziai árúnak is. Egyéb ásványolajok alatt kenő-

olajok értendők, melyek leginkább olasz és francia rendeltetéssel szállítottak el. Kenőolajat — a bosznabrodói finomítón kívül — jóformán kizárólag magyar gyárak szállítanak Fiumén át. Megjegyzendő, hogy a kikötő behozatali forgalmában 1909-ben is szerepel ásványolaj, másfél millió K értékben; szó van egyrészt orosz sötét kenőolajpariáról, melyet több finomítóban tovább feldolgoznak, részben amerikai félgyártmányról és finomabb hengerolajokról.

Növekedés van Fiume *nyerspamut*-importjánál is; a többlet az előző évhez képest különösen az értékénél tekintélyes, mert a pamutárak erősen emelkedő irányzatot mutattak. Fiuméba érkezett:

1908-ban....	109.388 métermázsát	13.338.880 K értékben
1909-ben....	127.927 " "	17.121.940 " "

Amerikai pamutból ugyanannyit hoztak be, mint 1908-ban, ellenben brit-indiai és egyiptomi árúból kétszer annyit. Mint már az előző évi közleményben említve volt, Fiume csakis a magyar szükséglet számára vesz részt a pamutimportban, ellentétben Triesztel, melynek — különösen egyiptomi pamutból — élénk ransitoforgalma van Németország déli része és Svájc felé. Triesztbe 1909-ben összesen 717 ezer q nyers pamutot importáltak, ebből 245 ezer q nem maradt a szerződéses vámterület országaiban. Eltér a trieszti pamutforgalom a fiumeitól abban is, hogy Triesztben sokkal nagyobb szerepe van az egyiptomi és indiai árúnak, mint az amerikaiaknak, mely utóbbit az osztrák pamutipar inkább az észak-tengeri kikötők közvetítésével szerzi be.

Nagyobb értékkel szerepeltek Fiume 1909. évi tengeri forgalmában is a *pamutárúk*; elszállítottak ugyanis:

1908-ban....	7.530 métermázsát	3.012.000 K értékben
1909-ben....	8.192 " "	3.276.800 " "

Ezúttal is túlnyomóan a többi magyar és az osztrák kikötőkbe továbbított árúkról van szó, melyek egyelőre osztrák eredetűek. Feltűnő emelkedést látunk a tengeren behozott pamutárúnál is; ennek oka az, hogy 1909-ben nagyobb mennyiségű olasz árú érkezett, melyet Szerbiába továbbítottak.

Elég nagy jelentőségű Fiume forgalma *kenderöl*; érkezett ugyanis tengeren

1908-ban....	12.361 métermázsát	1.236.100 K értékben
1909-ben....	16.497 " "	1.484.730 " "

Túlnyomó részben olasz kenderről van szó, melyet Szegeden dolgoznak fel; kisebb import van anillakenderből is. A tengeri kivitelben is szerepel 24 ezer K értékű kender (egy kevés kenderkóc is), melyet leginkább Angliába és Braziliába szállítanak.

Körülbelül változatlan volt az 1909. évi fiumei *juta*-import; behoztak ugyanis

1908-ban....	143.123 métermázsát	5.438.674 K értékben
1909-ben....	141.415 " "	5.090.940 " "

Ezúttal is csak magyar jutagyárak importáltak Fiumén át nyersanyagot. Trieszt, melynek jutabehozatala épen kétszerese a fiumeinek, egyébként szintén csak az osztrák rendeltetésű juta importját közvetíti.

Nagyobb arányokat öltött 1909-ben Fiume behozatala *juta*- és e féle *árúkból* is; több mint 1-3 millió K értékben 12.612 q ilyen árú érkezett, holott az előző évben az import csak körülbelül féllakkora volt. Ez a növekedés főleg az amerikai juta-kévékötők és az angol jutaszakok nagyobb behozatalával függ össze.

Mennyiségét tekintve egészen változatlan volt 1909-ben a Fiumén át lebonyolódó *cellulose*-kivitel; elszállítottak:

1908-ban....	121.261 métermázsát	2.364.592 K értékben
1909-ben....	121.011 " "	2.178.198 " "

Ezúttal is ez a kivitel, melyet körülbelül teljesen négy magyar cellulosegyár lát el, Olaszország és az Észak-Amerikai Egyesült Államok felé volt a legélénkebb. A kivitel értékösszegének csökkenése azzal a fokozódó árdepresszióval függ össze, mely ennél a cikknél a világpiacra az utóbbi években mutatkozott.

Nagyjában változatlan a *kikészített bőrök* kiviteli forgalma is; elszállítottak tengeren

1908-ban....	5.902 métermázsát	1.770.600 K értékben
1909-ben....	6.170 " "	1.851.000 " "

Ennek a forgalomnak nagyobbik fele ezúttal is inkább lokális természetű, a mennyiben a többi magyar és az osztrák kikötőkkel bonyolódik le. Megélnékült 1908-hoz képest a török kivitel. Mindezekre a helyekre túlnyomóan talpbőrt szállítanak, csak olasz rendeltetéssel visznek ki nagyobb mennyiségű borjú-felsőbőrt.

A hajlított fabútorgyártás exportüzletében mutatkozott depresszió hatása alatt a fiumei kikötő kiviteli forgalma *fabútorokból* elég számottevő csökkenést tüntet fel; kivittek

1908-ban....	16.623 métermázsát	1.707.656 K értékben
1909-ben....	12.664 " "	1.321.808 " "

Ebben a forgalomban ezúttal is két részt kell megkülönböztetnünk; az egyik a magyar és a közeli osztrák kikötőkbe irányuló helyi forgalom, melynek javarésze Fiume kereskedelméből származó közönséges és finomabb lakásbútor, nagyobbik része hajlított fabútor, melynek legnagyobb piaca Egyiptom és Olaszország. A magyar hajlított fabútorgyártás a tengeren-

túli piaczkokat egyébként inkább Hamburg és más nyugateurópai piaczkok közvetítésével keresi fel.

Igen nagy emelkedést látunk a *vasárúk* tengeri kivitelében; elszállítottak

1908-ban....	36.789 métermázsát	1,471.560 K értékben.
1909-ben....	49.597 " "	1,983.880 " "

A nagy többlet a drótszegek fokozott exportjával függ össze, mely különösen Anglia, Európai és Ázsiai Törökország, valamint Brit-India és Egyiptom felé volt élénk. Zománczott pléhedényekből és pléhlámpákból, melyekből szintén jelentősebb a forgalom, 1909-ben kevesbedett a kivitel.

A magyar fémiparnak, különösen a hadfelszerelési iparnak fejlődésével Fiume egyre nagyobbodó importot közvetít nyers *fémekből*, elsősorban vörösrézről, azonkívül ólomból és ónból. Az 1909. évi forgalom ismét tetemesen meghaladta az előző évit; behoztak ugyanis

1908-ban....	46.010 métermázsát	7,426.044 K értékben.
1909-ben....	51.642 " "	8,066.735 " "

Legnagyobb volt ezúttal is a vörösréz behozatala az Észak-Amerikai Egyesült-Államokból. Ezúttal is megemlítjük, hogy Trieszt nyersfém-behozatala több mint négyszerese (210.517 q) a fumeinak.

A *gépek* 1909. évi behozatala mennyiség szerint alig mutat változást, érték szerint ellenben elég tetemes csökkenés jelentkezik, mert a tengerentúlról érkezett gépeknél, azok erős csomagolására való tekintettel, a bruttó-egységérték leszállítása vált szükségessé. Érkezett:

1908-ban....	33.136 métermázsa	3,050.880 K értékben.
1909-ben....	37.688 " "	2,517.180 " "

Ezúttal is leginkább amerikai aratógépek, tárcsás boronák és egyéb mezőgazdasági gépek, valamint angol varrógépek érkeztek; az adatok azonkívül Ausztriából is tüntetnek fel nagyobb behozatalt, ez azonban tulajdonképp Triesztben átrakott amerikai mezőgazdasági gépekből állott.

Nagy emelkedést mutat a szicíliai *kén* behozatala; érkezett ugyanis

1908-ban.....	76.126 métermázsa	1,065.764 K értékben
1909-ben.....	101.911 " "	1,426.764 " "

A behozott kén legnagyobb fogyasztói az országban a szénkéneget előállító két telep; nagyobb mennyiséget importálnak Fiumén át még egyes gyufagyárak.

Valamennyire csökkent a *chilesalétrom* 1909. évi behozatala; mennyisége az előző évi 120 ezer q-val szemben csak 111 ezer q volt, értéke pedig 3.1 millió K helyett alig 2.8 millió K. Ezúttal is túlnyomó része

közvetlenül Chileből érkezett s csak kisebb részét közvetítette a hamburgi kikötő. A Fiumén át lebonyolító importban elsősorban a hazai vegyészeti ipar van érdekelve; csak kisebb része szolgál a mezőgazdaság céljaira.

A *szuperfoszfát*-szükséglet 1909-ben hazánkba kivételesen nagy volt; ennek megfelelően szokatlanul nagy mennyiségben érkezett Fiuméba külföldi szuperfoszfát, melyet túlnyomóan magyar, kisebb részben osztrák állomásokra továbbítottak. Mindössze 113 ezer q érkezett 904 ezer K értékben; a behozatalnak 85% holland, a többi olasz eredetű volt.

Mindazok a jelenségek, melyekkel a fumei kikötő 1909. évi forgalmának eddigi ismertetésénél találkozunk, újból szembetűnnek akkor, ha az egy *hajózási vállalatok* 1909. évi szállítási üzletének alakulását vizsgáljuk. Az adatok csak mennyiség szerint ismertethetők, mert a közlemény a forgalom értékeit az egyes vállalatok szerint nem részletezi. A 1908. és 1909. év eredményeit az alábbi összehasonlítás mutatja be, melyben a vállalatoknak ú. n. netto kereskedelmi forgalma (podgyász, visszatérő üres gőgyölekek, átköltözködési ingóságok stb.) is figyelembe van véve.

	Behozatal		Kivitel	
	1908	1909	1908	1909
	métermázsákban			
»Adria« tengerhajózási r.-t.....	695.085	892.134	2,540.650	2,285.2
»Magyar-horvát« tengerhajózási r.-t.....	682.814	651.546	1,750.166	1,552.6
Egyéb magy. gőzhaj. vállalatok.....	974.270	2,111.973	203.434	149.3
»Osztrák Lloyd« társulat.....	341.309	651.686	1,030.535	972.8
Egyéb osztr. gőzhaj. vállalatok.....	1,072.524	1,234.768	515.653	845.9
Olasz gőzhaj. vállalatok.....	299.357	368.603	537.537	437.0
»Cunard Line« kivándorl. gőzsei.....	71.418	81.021	223.071	204.7
Angol gőzhaj. váll. egyéb hajói.....	1,178.627	1,054.106	90.291	42.7
Egyéb gőzhaj. vállalatok.....	104.021	336.899	255.893	167.7
Vitorlások.....	1,213.301	1,080.941	1,115.048	1,111.9

Az »Adria« hajózási vállalat behozatali forgalmát első sorban az angol kőszénnek újból fokozott importjának növelte, azonkívül az orosz és német búza behozatala is juttatott a vállalatnak rendkívüli szállítványokra. Az »Adria« kiviteli forgalmának csökkenése évek óta tartó sajnálatos jelenség; mindössze három esztendő alatt valamivel több mint 21%-os a társulat kivitelének forgalmánál a visszaesés. Különösen szembetűnő volt 1909-ben a liszt szállítványok csökkenése 225 ezer q-ról alig 84 ezer q-ra. Megjegyzendő, hogy a »Adria« hajózási vállalat forgalmaként kimutató mennyiségből a behozatalban 273.231 q, a kivitelben pedig 472.543 q (tehát 31, illetve 21%) nem a »Adria« hajóin, hanem a vele szerződéses viszonyba

álló angol és német vállalatok hajóin vitetett. Érdekes adatként ki kell emelnünk azt is, hogy az »Adria« társulatnak Fiume kikötővel lebonyolított forgalma — még ha a trasbordo-árakat figyelembe is vesszük — tetemesen kisebb, mint az egyes járatok alkalmával érintett külföldi kikötők között lebonyolított közbenő forgalma; így 1909-ben is a vállalat összes árúforgalma 873.865 tonnát tett, ebből a Fiumével való forgalomra 346.470 tonna, tehát alig 40% esik.

A magyar-horvát tengerhajózási r.-t. kiviteli forgalma a kukorica- és búzaszállítványok kevesbedése miatt csökkent; liszt-kivitele viszont újból némi emelkedést mutat. A behozatali viszonylatban ezúttal is a bor volt a vállalat legfontosabb árúja. Ennek jellemző szerepe jut a dalmát viszonylatoknak, azt említiük, hogy a vállalat által behozott árumennyiségnek 43%-a, az elszállított árúknak pedig 50%-a volt dalmát származású, illetve rendeltetésű. A vállalat fumei forgalmából az isztriai kikötőkre 33% esett a behozatalnál és 17% a kivitelnél, az olasz kikötőkre a behozatalnál 17% és a kivitelnél 18%, a magyar-horvát tengerpart kikötőire pedig a behozatalnál 6% és a kivitelnél 13%. Az Obottival és a közbenő montenegrói kikötőkkel lebonyolított forgalom a kiviteli viszonylatban 20%-át, a behozatali viszonylatban pedig egy 0%-át sem tette a vállalat fumei szállítási üzletének.

Az egyes hajózási vállalatok forgalmáról szóló 1909. évi adatok közül leginkább feltűnő az egyéb magyar gőzhajózási vállalatok rendkívül nagy importforgalma. Ennek a nagy többletnek két forrása van: az egyik az angol szénnek újból fokozott behozatala, a másik a hántolatlan rizs importjának nagy növekedése. A megelégnék szénforgalom első sorban az »Atlantica« tengerhajózási r.-t.-nak vált előnyére, mely — körülbelül egyharmad részt bérelt angol és görög gőzöskön — valamivel több mint 1.2 millió q angol kőszén hozott Fiuméba. A nagy rizs-behozatal a magyar-horvát szabadhajózási r.-t. és az »Orient« hajózási r.-t. forgalmát növelte, mely utóbbi vállalat az orosz búza importjában is részesedett. Mindezeknek a vállalatoknak egy kevés angol rendeltetésű nyerscukron kívül nincs visszafuvarjuk Fiuméből; a mi az egyéb magyar gőzhajózási vállalatok kiviteli forgalmaként van feltüntetve, az — az említett cukorszállítványokon kívül — a horvát tengerhajózási r.-t.-nak lokális forgalmára szorítkozik.

Az »Osztrák Lloyd« behozatali forgalmának kedvező alakulása első sorban az indiai olajosmagvak nagy importjával függ össze, ehhez járultak továbbá különösen a román búza és kukorica nagy szállítványai. Az indiai cukorüzlet nagy hanyatlásával a Lloyd fumei kiviteli forgalma a valóságban erősen csökkent; hogy a fentebb közölt adatok a visszaesést csak nagyon mérsékelten tüntetik fel, az azzal függ

össze, hogy azon olasz vállalatok forgalma, melyek szerződés szerint résztvesznek a Lloyd indiai cukorszállítási üzletében, az 1909. évben — első ízben — az utóbbi forgalma alatt van kimutatva. Minthogy az Osztrák Lloyd összes árúforgalma 1909-ben közel 11.3 millió q-t tett, a Fiumével lebonyolított forgalom a vállalat összforgalmának 14%-át teszi.

Az egyéb osztrák gőzhajózási vállalatok fumei forgalma a behozatali viszonylatban úgy a távolsági forgalmat lebonyolító vállalatoknál, mint a szomszédos forgalomban közlekedő gőzösknél nőtt. Az előbbi vállalatoknak különösen a foszfát föld fokozott importja juttatott nagy szállítványokat, míg a közeli viszonylatokban részben nagyobb borszállítványok, részben pedig a buccarii cementgyárnak osztrák lobogó alatt vitt szállítványai növelték a forgalmat. A kiviteli viszonylatban a növekedés főleg az »Austro-Americana« társulat fumei forgalmát illeti, mely különösen a bab- és a magnésitkivitel emelkedése folytán igen élénk volt.

Tekintettel arra a szivós törekvésre, melylyel osztrák részről a magyar-horvát tengerhajózási r.-t.-nak pozícióját az isztriai és dalmát viszonylatokban gyengíteni igyekeznek, nem lesz érdektelen, ha összehasonlítjuk azt, hogy 1906 óta miképp alakult ennek a vállalatnak és az osztrák hajózási vállalatok — a Lloydon kívül — fumei forgalma a dalmát és isztriai viszonylatokban. Adataink — métermázsákban — a következők:

	Behozatal		Kivitel	
	a magyar-horvát tengerhajózási r.-t.	osztrák gőzhajózási vállalatok	a magyar-horvát tengerhajózási r.-t.	osztrák gőzhajózási vállalatok
a) isztriai kikötőkkel:				
1906.....	200.402	5.112	266.177	396
1907.....	226.901	800	315.346	1.313
1908.....	220.247	861	302.011	4.393
1909.....	216.054	7.452	265.208	32.768
b) dalmát kikötőkkel:				
1906.....	245.745	92.840	652.059	146.102
1907.....	236.499	82.622	638.299	98.482
1908.....	279.482	41.457	934.758	39.967
1909.....	283.919	95.982	734.941	72.313

Az adatok tehát azt az elég megnyugtató eredményt adják, hogy a magyar-horvát tengerhajózási r.-t. osztrák versenytársainak fumei forgalma eddig nem igen mutat fejlődést; az isztriai viszonylatokban versenyről különben is csak 1909 óta lehet szó, a mikor a Ponteban székelő, már előbb említett kis hajózási társaság némi kiviteli forgalmat ért el.

Az olasz gőzöskön behozott mennyiséget növelte a búza, a foszfát földek, az olajos magvak nagyobb importja. A kiviteli forgalomnál annál a már említett körülménynél fogva, hogy a Lloydal szerződéses viszonyban álló olasz gőzhajózási vállalatok által lebonyolított indiai cukorforgalom ezúttal a Lloyd

forgalma alatt van kimutatva, igen nagy visszaesés mutatkoznék, ha nem ellensúlyozta volna a nagyarányú faforgalom, főleg puha fűrészárúból, mely különösen az olasz vállalatok gőzöseinek juttatott kivételesen nagy szállítmányokat.

A »Cunard Line« kivándorlási járatain Fiume és New-York közt lebonyolított áruforgalom 1909-ben még valamivel kisebb volt, mint az előző évben. A kivándorló gőzösök az ismét megélenkült kivándorlási forgalom következtében különösen a kiviteli relációban kevesebb árut szállítottak, mint 1908-ban, noha a szállítási üzlet főcikkéből, a babból nagyobb volt az amerikai rendeltetésű kivitel.

Más angol gőzhajók — az »Adria« és »Atlantica« által bérelteken kívül — 1909-ben is túlnyomóan csak nyers rizst és kőszentet, azonkívül foszfátot és chilesalétromot hoztak Fiuméba. Egy kevés nyers cukron kívül ezuttal sem volt ezeknek a hajóknak visszerhük Fiuméből. Az egyéb nemzetiségű (és nem bérelt) gőzhajók közül norvég hajók hoztak indiai rizst és kínai olajosmagot, orosz és görög hajók orosz búzát, egy svéd hajó importált holland szuperfoszfátot, dán hajók hoztak angol kőszentet és vittek Angliába nyers cukrot stb.

A vitorlások áruforgalma általában kevés változást mutat; évről-évre körülbelül egy-egy millió q-nyi árut hoznak és visznek vitorlásokon Fiuméba, illetve Fiuméből. Az 1909. évi behozatal némi csökkenése azzal függ össze, hogy kevesebb barnaszentet és chilesalétromot hoztak vitorlásokon, mint az előző évben; a kiviteli forgalomban ezuttal is leginkább fát szállítottak vitorlásokon.

Az eddigiekben ismertetett adatokon kívül Fiume tengeri áruforgalmára vonatkozólag több évre visszamenő összehasonlító adatokat a 35\*—62\* számú lapokon találhatunk.

Miként az előző évi közleményben, úgy ezuttal is néhány sort óhajtunk szentelni Fiume személyforgalmának. Három vállalat személyforgalmáról vannak részletes adataink: a magyar-horvát tengerhajózási r.-t., az »Adria« tengerhajózási r.-t. és a »Cunard Line« kivándorló-gőzöseinek utasforgalmáról. Az utolsó két év adatai a következők:

	Érkezett		Elindult	
	1908-ban	1909-ben	1908-ban	1909-ben
Magyar-horvát tengerhajózási r.-t. ....	578.236	628.312	486.730	628.558
»Adria« tengerhajózási r.-t. ....	389	481	530	665
»Cunard Line« kivándorló-gőzösei. ....	10.131	3.993	16.897	37.745

A magyar-horvát tengerhajózási r.-t. személyforgalmának újabb élénkítése ismét az Abbaziával és Cirkvenicával való forgalom növekedésének tulajdonítható. Minthogy az érkezés és indulás adatai ezuttal

már körülbelül teljesen megegyeznek, csak az előbbieket tüntetjük fel a következőkben. Érkezési utasok:

	1908-ban	1909-ben
Partmenti szolgálatban.....	139.610	130.509
Isztriai járatokkal.....	394.406	405.843
Dalmát járatokkal.....	24.468	26.854
Olasz járatokkal.....	19.752	15.106

A partmenti szolgálat körében a cirkvenica-novi járatokkal érkezett utasok száma egymaga kerek húsz ezerrel növekedett, egyenkint kilenczezerrel nőtt a forgalom a buccarii és zenggi vonalokon is. Az isztriai járatok körében az abbaziai helyi járatoknál az utasok számának 65 ezerrel való emelkedését látjuk, viszont a lovranei vonalnál az utasok száma 98 ezerre 56 ezerre csökkent. Ez a két jelenség összefügg egymással annyiban, hogy — mint az már korábban említve volt — a társaság 1909-ben a Fiume és Lovrana közötti közvetlen járatok egy részét megszüntette és helyettük a nyári hónapokban Volosca és Lovrana között rendszeresített járatokat, melyek Abbaziát érintik és ott felveszik a lovranei utasokat is.

Az »Adria« minimális személyforgalmáról közölt adatokat ezuttal is kiegészítjük azzal, hogy a járatain érintett közbenső kikötők közt 15.839 utast szállított, jóval kevesebbet mint 1908-ban, a mikor a külföldi kikötők között közvetített személyforgalmában 22.059 utast szállított. Az összehasonlítás kedvéért ezuttal is közölni kívánjuk, hogy az Osztrák Lloyd utasainak száma 1908-ról 1909-re 279 ezerrel 377 ezerre emelkedett.

A magyar kivándorlási mozgalom újból emelkedésével, mely az amerikai válság enyhülését követte, a »Cunard Line« személyforgalma 1909-ben ismét tetemes növekedést mutat. Miként azonban 1908-ban a kivándorlás csökkenése is sokkal erősebben jelentkezett a nyugateurópai kikötőkön átmenő vándormozgalom alakulásában, azonképen 1909-ben a külföldi kikötőkön át kivándorolt honosaink száma sokkal jobban gyarapodott a Fiumén át szállított kivándorlók számánál. Ezt mutatják a magyar kivándorlási statisztika következő adatai:

	Fiumén át kivándoroltak száma	Egyéb kikötőkön át kivándoroltak száma
1908-ban.....	15.411	33.954
1909-ben.....	36.824	92.513

Viszont visszavándorlókként a »Cunard Line« 1909-ben csak 3.993 utast hozott Fiuméba, szemben az előző évi 10.493 utassal. Mint más években, a vállalat 1909-ben is a kivándorlókon és visszavándorlókon kívül csekély számú első- és másodosztályú utast is vitt Fiuméből, illetve hozott Fiuméba.

**Fiume 1909. évi vasúti áruforgalma.** Fiume vasúti forgalmának adatai minden esztendőben a tengeri

áruforgalom alakulását tükröztetik vissza. Ezt látjuk 1909-ben is. Volt ugyanis — a darabszám szerint kimutatott árúk mennyiségének külön feltüntetése nélkül — az utolsó két évben az

	érkezett árúk mennyisége métermázsákban	elszállított árúk értéke koronákban	érkezett árúk értéke koronákban	elszállított árúk értéke koronákban
1908-ban...	9,856.989	4,633.662	217,167.285	144,229.295
1909-ben...	8,814.792	6,700.041	195,364.945	162,644.580

A fiumei kikötő kiviteli forgalmának csökkenése tehát kifejezésre jut a vasúti állomásokon leadott árúk kevesedésében is, viszont a tengeri import növekedése a vasúton való továbbítást gyarapította. Mindkét viszonylatban a forgalom alakulása legelső sorban ugyanazokra az árúkra vezethető vissza, mint a tengeri forgalomban. A vasúti leadás csökkenése összefügg mindenekelőtt az 1909. évi cukorkivitelnek elmaradásával az előző évi mögött, összefügg továbbá a magyar állomásokról érkező búza, kukorica és árpa mennyiségének csökkenésével, valamint a nyugateurópai és tengerentúli lisztexport nagy hanyatlásával. A vasúti feladást növelte első sorban a Fiuméből továbbított orosz és román búza, az újból nagyobb arányokat öltött szénbehozatal, a tengerentúli olajosmagvaknak, nyers foszfátoknak, nyers fémeknek és ólomérceknek nagy importja. De számottevő tényező volt a vasúti elszállítás növelésében Fiume gyáriparának

két fontos terméke: a hántolt rizs és a sesamolaj, mely cikkekkel jóval több került feladásra, mint az előző évben.

Egyébként mindaz, a mit Fiume vasúti forgalmáról az előző évi közlemény bevezetésében elmondottunk, áll az 1909. évi forgalomra is. Ezúttal is érkezésnél és elszállításnál egyaránt a forgalomnak 75—80%-a Magyarországgal bonyolódott le, míg Ausztriára a forgalomnak 17—18%-a esik. Az előző évhez képest feltűnő változást — és pedig emelkedést — csak az osztrák állomásokra történt elszállítás mutat; kivételesen nagy összeggel szerepel ugyanis itt az osztrák állomásokra továbbított idegen búza, a Polába szállított torpedók értéke, valamint a fellendült sesamolaj-kivitel. Nagyobb összeggel szerepelnek ezúttal is a vasúti leadásban a boszniai árúk: fa, zab és faecetsavas mész, melyek mindegyikéből jóval több érkezett, mint 1908-ban. Az elszállítás körében a rendeltetési országok közül nagyobb szerep jut Németországnak (főleg rizstakarmányliszttel, torpedókkal, olajpogácsával stb.), Szerbiának (transzitált olajokkal, pamutárúkkal, vasárúkkal stb.), Olaszországnak (jóformán csak torpedókkal), Boszniának stb.

Fiume 1909. évi vasúti forgalmának részletes képét egyébként a közlemény 10. és 11. táblázatai adják, míg a főbb eredményeket tíz évre visszamenőleg a 15—17. számú összehasonlító táblázatok tartalmazzzák.





4. Fiume hajóforgalma lobogók szerint az 1905-1909. években.

Table with columns for years (1905-1909) and sub-columns for arrivals (érkezett) and departures (elindult) for various nationalities (Magyar, Osztrák, Német, Olasz, Angol, Görög, Török, Összesen). Includes sub-sections for local (szomszédos) and long-distance (távolsági) trade.

Table with columns for years (1905-1909) and sub-columns for arrivals (érkezett) and departures (elindult) for various nationalities (Magyar, Osztrák, Német, Olasz, Angol, Görög, Török, Összesen). Includes sub-sections for local (szomszédos) and long-distance (távolsági) trade.



5. Fiume hajóforgalma országok szerint az 1905-1909. években.

Az országok megnevezése	1905-ben		1906-ban		1907-ben		1908-ban		1909-ben												
	érkezett illetve elindult				érkezett illetve elindult				érkezett illetve elindult												
	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
<b>1. Érkezés.</b>																					
<i>a) A szomszédos forgalomban.</i>																					
Magyarország	r.	2.413	171.785	38	1.329	159.472	18	615	2.355	182.635	21	755	2.433	187.156	25	571	2.477	203.153	20	765	
Ausztria	r.n.	6	899	52	1.642	14	888	64	1.890	18	1.830	50	2.343	52	3.230	68	4.327	31	3.189	60	3.105
Összesen	r.	2.419	172.684	90	2.971	173.516	82	2.810	2.366	200.465	72	2.510	2.433	187.156	50	1.142	2.477	203.153	20	765	
<i>b) A távolsági forgalomban.</i>																					
Ausztria	r.	997	336.587	592	17.198	1.047	356.929	532	17.385	1.032	366.130	492	15.885	1.042	430.930	572	18.080	1.194	324.336	588	18.801
Németország	r.	16	18.440	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	r.	1.013	355.027	592	17.198	1.047	356.929	532	17.385	1.032	366.130	492	15.885	1.042	430.930	572	18.080	1.194	324.336	588	18.801
Magyarország	r.	2.413	171.785	38	1.329	159.472	18	615	2.355	182.635	21	755	2.433	187.156	25	571	2.477	203.153	20	765	
Ausztria	r.n.	6	899	52	1.642	14	888	64	1.890	18	1.830	50	2.343	52	3.230	68	4.327	31	3.189	60	3.105
Összesen	r.	2.419	172.684	90	2.971	173.516	82	2.810	2.366	200.465	72	2.510	2.433	187.156	50	1.142	2.477	203.153	20	765	

Az országok megnevezése	1905-ben		1906-ban		1907-ben		1908-ban		1909-ben												
	érkezett illetve elindult				érkezett illetve elindult				érkezett illetve elindult												
	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.	gőzösök száma	gőzösök tonna-tart.	vitörások száma	vitörások tonna-tart.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
<b>2. Indulás.</b>																					
<i>a) A szomszédos forgalomban.</i>																					
Magyarország	r.	2.493	176.292	88	2.149	2.103	153.299	66	2.001	2.400	183.014	53	1.832	2.422	185.575	68	1.789	2.405	202.674	38	1.050
Ausztria	r.n.	9	722	21	1.476	15	978	35	2.781	4	262	21	2.014	39	3.813	26	4.190	100	3.841	18	1.349
Összesen	r.	2.502	177.014	109	3.625	168	2.181	101	4.782	57	2.062	74	3.846	78	7.688	94	5.979	300	7.686	56	2.399
<i>b) A távolsági forgalomban.</i>																					
Ausztria	r.	999	321.152	397	10.582	1.027	359.023	415	11.211	1.006	382.043	377	10.349	1.078	470.304	421	11.616	1.141	288.960	354	9.856
Németország	r.	16	18.440	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	r.	1.015	339.592	397	10.582	1.027	359.023	415	11.211	1.006	382.043	377	10.349	1.078	470.304	421	11.616	1.141	288.960	354	9.856
Magyarország	r.	2.493	176.292	88	2.149	2.103	153.299	66	2.001	2.400	183.014	53	1.832	2.422	185.575	68	1.789	2.405	202.674	38	1.050
Ausztria	r.n.	9	722	21	1.476	15	978	35	2.781	4	262	21	2.014	39	3.813	26	4.190	100	3.841	18	1.349
Összesen	r.	2.502	177.014	109	3.625	168	2.181	101	4.782	57	2.062	74	3.846	78	7.688	94	5.979	300	7.686	56	2.399





9. A legfontosabb árúk Fiume tengeri

Table with columns for 'Az árúk megnevezése', 'Mennyiség métermázákban vagy darabokban' (1900-1909), and 'Érték koronákban'. Sub-section 'a) Behozatal' lists items like Rizs, pamut, nyers, etc. Sub-section 'b) Kivitel' lists items like Homok, fűrészelt fa, etc.

áruforgalmában az 1900-1909. években.

Table with columns for 'Az árúk megnevezése', 'Érték koronákban' (1900-1909). Sub-section 'a) Behozatal' and 'b) Kivitel' provide detailed value data for various goods over the decade.

\*) Ebből járművek (a hajók kivételével) 20,927,880 K.